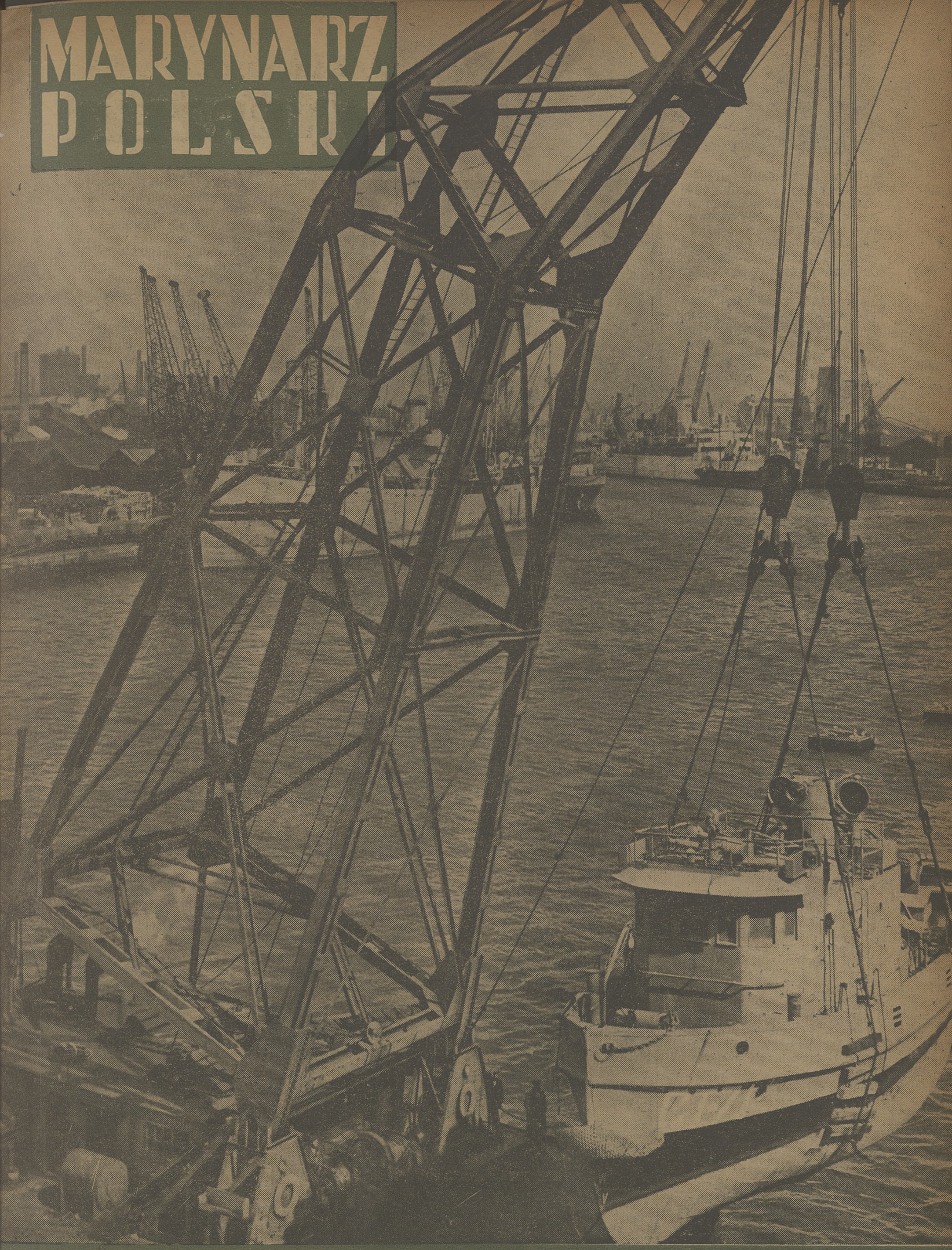
MARYNARZ POLSKI



ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 1 — 31 sierpnia 1947 r.

CENA zł. 20.— Nr. 23

Dziś w numerze: **„Łuny nad Amurem"**



Z tygodnia NA WYBRZEŻU

Morze jak wiadomo jest niewyczerpanym źródłem bogactw wszelkiego rodzaju. Z morza wydobywa się bowiem nie tylko zatopione wraki, ale również i niezatopione piękno, wyławia się nie tylko ryby ale i tematy do prac literackich.

Przykładem tego rodzaju eksploatacji morza jest wystawa obrazów prof. Mokwy w Gdyni, który w szeregu swych prac odkrył przed nami cały urok Wybrzeża.

* * *

Coraz rzadziej się spotyka, aby łaska pańska na pstrym koniu jeździła. Obecnie zamiast wspomnianej łaski w Sopocie jeżdżą wytrawni dżokeje, którzy biorą udział w wyścigach konnych na nowo otwartym torze wyścigowym. Na wyścigach tych zastosowano system totalizatora francuskiego, który nie ma oczywiście nic wspólnego z systemem totalnym.

* * *

W okresie trwania Międzynarodowych Targów Gdańskich uzyskano zezwolenie na bezpośrednie połączenie telefoniczne z Kubą, Kanadą, Meksykiem i Irlandią. Trzyminutowa rozmowa z Kubą kosztuje 1530 zł. Jest to jeszcze jednym dowodem, że w istocie czas to pieniądz.

* * *

W ramach powszechnej walki z plotką jesteśmy zmuszeni sprostować co następuje: prawdą jest, że czynione są przygotowania do urządzenia między Sopotem, a Oliwą wielkiego rezerwatu dla zwierząt. Nieprawdą zaś jest jakoby lodołamacze „Jaguar", „Tygrys" „Miś" i „Kuna" miały przebywać w tym rezerwacie. Po rewindykacji zostały one skierowane do portów, gdzie w okresie zimy rozpoczną swą twardą służbę łamania czego rozum nie złamie (t. zn. lodów).

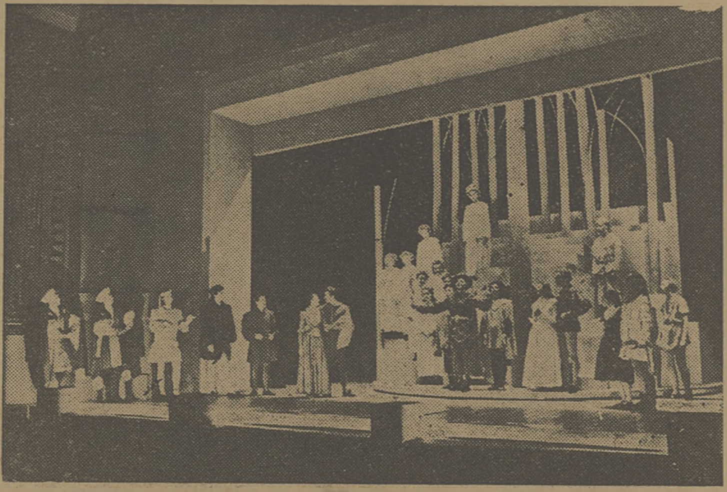
* * *

Wszystkie rybki śpią w jeziorze — za wyjątkiem śledzi, które w pewnych okolicznościach życiowych śpią w oliwie.

Państwowe Przetwórnie Rybne w Gdyni przystępują do intensywnej pracy przetwórczej, a mianowicie do solenia i produkcji konserw trwałych. Wobec tego, że planuje się przetworzenie ok. 800 ton ryb w ciągu sezonu na marynaty śledziowe — panuje opinia, że (prze)-twórczość marynistyczna na Wybrzeżu wreszcie weszła na właściwą drogę.

* * *

Sprawa oczyszczania dna basenów portowych nie jest bynajmniej historią jednego wraka. Grupy fachowców przeprowadzających badania dna morza stwierdzają, że znajduje się tam jeszcze wiele wraków. Ekipy specjalistów określają położenie zatopionych kotłów, motorów, berlinek i kutrów. Nadające się do remontu jednostki odsyłane są do stoczni.



Wyrok jury na konkursie szekspirowskim w Warszawie przyjęliśmy spokojnie, aczkolwiek wywołał on różne odgłosy na łamach prasy centralnej. Opinia publiczna na Wybrzeżu jest prawdopodobnie bardziej jednolita i dlatego na pytanie: „Jak Wam się podoba" odpowiadamy, że owszem... nawet bardzo.



Być nad morzem i nie popływać statkiem, to tak jak być w Neapolu i nie umrzeć. Liczne wycieczki zwiedzające Wybrzeże chętnie korzystają z usług Żeglugi Przybrzeżnej.



Tym, czym koszykówka w sporcie, tym koszykarstwo w exporcie — można by śmiało wypowiedzieć tę niewątpliwie głęboką myśl, na widok załadunku koszyków na obce statki.

* * *

Aby wczasy pracownicze miały naprawdę charakter wczasów, trzeba zawczasu pomyśleć o miejscu ich organizacji. Wybrzeże może być wymarzonym miejscem wypoczynku o ile się je oczywiście odpowiednio uporządkuje.

Wydział Plantacyj Zarządu Miejskiego Gdańska przeprowadzą w przyśpieszonym tempie prace porządkowe wzdłuż całego Wybrzeża od Jelitkowa po Bąsak. W ramach tej akcji przewiduje się urządzenie pięknych zieleńców i kąpielisk, dzięki czemu świat pracy będzie mógł kąpać się w morzu skąpanym w zieleni.

* * *

Na Żuławach rozpoczęto prace zmierzające do zmiany struktury eksploatacyjnej urządzeń. Dotyczy to głównie ochrony i konserwacji pomp i wałów, które jak sama nazwa wskazuje dość często „nawalają".

* * *

Państwowa Fabryka Urządzeń Maszynowych w Oliwie produkuje na coraz większą skalę wagony kryte, platformy, podwozia i wywrotki.

Wywrot(k)owa robota personelu fabryki szczególnie godna jest podkreślenia z tego względu, że na szeroką skalę wykorzystuje się części zniszczonych czołgów, co znakomicie zmniejsza koszty produkcji.

* * *

Transporty rzeczne na Odrze wzmagają się z każdym miesiącem. Ze Szczecina wypłynęły do Wrocławia dwa statki, które holują 9 barek z towarami. Wobec tego, że na barkach tych znajduje się mięso w konserwach oraz mleko skondensowane, utrzymuje się opinia, iż Odra jest rzeką mlekiem i... mięsem płynącą.

* * *

Na teren województwa szczecińskiego napływają w dalszym ciągu tysiące osadników. Cyfra ludności polskiej przekroczyła już liczbę 800 tysięcy. W samym Szczecinie zamieszkuje obecnie ponad 130 tysięcy Polaków, którzy tworzą nad Odrą nieprzebyty mur. Muru tego nawet głową, Niemcy na pewno nie przebiją.

bis.

GDAŃSK - OŚRODKIEM WYMIANY MIĘDZYNARODOWEJ

(Z przemówienia wicepremiera W. Gomułki)

Pierwsze Międzynarodowe Targi Gdańskie, są nową wymowną ilustracją naszej polskiej rzeczywistości gospodarczej i politycznej. Otwierając Targi Gdańskie przemawiamy znowu, tak do społeczeństwa polskiego, jak i do zagranicy językiem konkretnych faktów, które są wymowniejsze od wszelkich oświadczeń i deklaracyj.

O czym świadczą pierwsze Międzynarodowe Targi Gdańskie?

Świadczą one w pierwszym rzędzie o tym, że Polska zrobiła duży krok naprzód na drodze odbudowy ekonomicznej. Umożliwia to nam dalszą aktywizację naszych eksportowo - importowych stosunków handlowych z innymi krajami.

Obecne Targi Gdańskie są skromną imprezą eksportowo - handlową Polski. Nie przedstawiają one całego naszego dorobku gospodarczego. Ilustrują przede wszystkim nasz dorobek w dziedzinie odbudowy portów w Gdyni i Gdańsku. Otwieramy te Targi na gruzach i ruinach naszego Wybrzeża, można by powiedzieć, na ciepłych jeszcze popiołach miasta Gdańska.

Zdawaliśmy sobie sprawę, że Polska nie będzie mogła podnieść się z ruin wojny i okupacji, jeśli nie zrobi maksymalnego wysiłku w kierunku zawiązania szerokich stosunków handlowych, szerokiej wymiany towarowej z innymi krajami. Aby móc eksportować i równocześnie importować nie wystarczała tylko odbudowa naszych zakładów pracy i powiększanie produkcji oraz uruchomienie i podniesienie zdolności przepustowych linii kolejowych. Trzeba było natychmiast jak najszybciej odetkać i uruchomić nasze naturalne gardło przepustowe dla eksportu i importu. W przeciwnym razie odrodzona do nowego życia Polska nie mogłaby normalnie oddychać.



Wicepremier W. Gomułka przemawia do tłumów zgromadzonych na Skwerze Kościuszki w Gdyni w dniu otwarcia MTG.

Ekonomika naszego kraju tak wymaga szerokiego oddechu morskiego, jak człowiek powietrza. Dzięki ofiarności pracy polskiego robotnika i polskiego inżyniera oraz dzięki pomocy udzielonej nam przez Związek Radziecki przy odbudowie portów, już w lipcu 1945 r. zdołaliśmy wysłać z portu gdyńskiego pierwszy statek załadowany węglem...

Targi Gdańskie mogą napawać nas wiarą, że w niedalekiej przyszłości nie tylko w pełni odbudujemy nasze bałtyckie okna na świat, jakimi są porty, lecz z czasem również podniesiemy z popiołów i gruzów prastary polski Gdańsk. Nie zostało w nim nic niemieckiego. Niemiec zniszczył w nim nie tylko to wszystko, co ręką niemiecką zostało wybudowane, lecz i to, co na przestrzeni historii tego miasta zbudowała ręka polska.

Polski Gdańsk, połączony wstęgą Wisły z całym organizmem państwa polskiego ma przed sobą jasną perspektywę. Nie będzie już karłowaciał, jak w przeszłości, gdy był oddzielony od swojej matki — Polski. Jego rola w życiu gospodarczym Polski, a szczególnie w naszym handlu zagranicznym będzie stale wzrastać. Gdańsk jest bowiem centralnym naszym portem główną naszą arterią morską. Nie znaczy to bynajmniej, że dwa pozostałe wielkie nasze porty, Gdynia i Szczecin, mają mniejsze znaczenie. Dla organizmu gospodarczego Polski są one równie niezbędne jak Gdańsk i jednakowo z tym organizmem związane...

Dla odbudowy Europy na zdrowych, pokojowych podstawach konieczna jest jak najszersza współpraca gospodarcza i wymiana handlowa wszystkich zainteresowanych w tym państw i narodów. O potrzebie takiej współpracy wiele mówi się ostatnio na świecie. W tym rzekomo celu zwołano nawet niedawno konferencję w Paryżu. Polska, mimo straszliwych ran wojennych, jedna z pierwszych nawiązała stosunki handlowe z wieloma państwami, a nasz eksport, zwłaszcza węgla, ułatwia szeregu państwom odbudowę ich ekonomiki. Nie wzięliśmy jednak udziału w konferencji paryskiej, gdyż według naszego głębokiego przekonania koncepcja odbudowy Europy, którą kierują się główni inicjatorzy konferencji, nie łączy a dzieli narody, nie zmierza do odbudowy gospodarczej państw przede wszystkim pokojowych i zniszczonych przez Niemcy, lecz w swojej konsekwencji zmierza do restauracji agresji niemieckiej, nie uwzględnia potrzeb rozwojowych państw mniejszych i słabszych ekonomicznie, lecz kieruje się interesami światowych potencjałów kapitału monopolistycznego, nie wychodzi z założeń praw suwerennych każdego kraju i narodu, lecz zakłada naruszenie suwerenności państw słabszych przez państwa silniejsze. Na takich podstawach nie można opierać odbudowy Europy i budowy trwałego pokoju na świecie, takim koncepcjom Polska nigdy nie udzieli swego poparcia.

Jest powszechnie wiadomo, że Polska, walcząca bohatersko w szeregach antyhitlerowskiej koalicji została najbardziej zniszczona i poszkodowana w czasie wojny. Każdy bezstronny obserwator przyznać również musi, że pomoc, jaką dotychczas otrzymaliśmy z zewnątrz, zużytkowaliśmy najbardziej racjonalnie, tak z punktu widzenia potrzeb narodu polskiego, jak i potrzeb odbudowy Europy. Inne państwa o wiele mniej od Polski zniszczone, które otrzymały wielokrotnie większą pomoc zewnętrzną, nie mogą tego powiedzieć o sobie.

Rząd polski, nie zmieniając swojej polityki utrzymywania i rozszerzania stosunków handlowych ze wszystkimi państwami w miarę naszych maksymalnych możliwości produkcyjnych, nie chce prowadzić i nie będzie prowadził takiej polityki, która by w perspektywie rozwojowej stokroć ostrzej ukarała Polskę, aniżeli karne odmówienie nam pomocy reliefowej. Naród polski już wielokrotnie przekonał się o słuszności polityki swego rządu. Zwiększy on jeszcze bardziej swój wysiłek i swoją ofiarność pracy nad odbudową kraju.

Pierwsze Międzynarodowe Targi Gdańskie, które symbolizują nasz dorobek morski i dążenia Polski do rozbudowy i przebudowy gospodarczej, do rozwoju stosunków eksportowo - importowych ze wszystkimi krajami, do zacieśnienia węzłów współpracy międzynarodowej w duchu odbudowy Europy i wzmacniania pokoju, — uważam za otwarte.

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 23

Gdynia, 1 — 31 sierpnia 1947 r.

Treść numeru:

W dniu Święta Floty Radzieckiej

Z okazji Święta Floty Radzieckiej Dowództwo Marynarki Wojennej wystosowało następujący telegram

Do

Głównodowodzącego Morskich Sił Zbrojnych Z. S. R. R.

Admirała JUMASZEWA

27 lipca — Dzień Morskich Sił Zbrojnych Z.S.R.R. — jest Świętem całego Ludu Radzieckiego, który w dniu tym sławi zwycięstwa radzieckich marynarzy, odniesione w czasie Wielkiej Wojny Ojczyźnianej na wszystkich morzach.

Zwycięstwa marynarzy radzieckich na Bałtyku, które przyczyniły się do przywrócenia Polsce odwiecznie Polskiego Wybrzeża oraz pomoc, jaką udzielił i udziela Marynarce Wojennej R.P. Związek Radziecki mocno zacieśniły więzy przyjaźni radzieckich i polskich marynarzy.

W dniu Święta Morskich Sił Zbrojnych Z.S.R.R. w imieniu własnym i całego składu osobowego Mar. Woj. R. P. przesyłam Panu, Admirale i wszystkim radzieckim marynarzom pozdrowienia oraz życzenia dalszego rozkwitu Marynarki Z.S.R.R. ku chwale wszystkich miłujących pokój narodów.

Zastępca Dowódcy Marynarki Wojennej
(—) URBANOWICZ, kmdr.

Dowódca Marynarki Wojennej
(—) STEYER, k-admirał.

W odpowiedzi otrzymano telegram następującej treści:

Do

Dowódcy Marynarki Wojennej R. P.
Kontradmirała STEYERA
i Zastępcy Dowódcy Mar. Woj. R. P.
Komandora URBANOWICZA

Dziękuję za życzenia z okazji Dnia Morskich Sił Zbrojnych Z.S.R.R. i życzę pomyślności w dalszej pracy Wam i całemu składowi osobowemu Marynarki Wojennej R. P.

Głównodowodzący Mor. Sił Zbr. Z.S.R.R.
Admirał JUMASZEW.

Rejs śródlądowy

Jest popołudnie pięknego czerwcowego dnia. Stoimy u nabrzeża portu wojennego, gotowi do zdjęcia cum. Na nabrzeżu grupa oficerów i marynarzy z komandorem Mohuczym na czele żegna nasze jednostki, wychodzące do Świnoujścia, aby objąć stałą służbę w tamtejszej bazie. Pada komenda „zdjąć cumy" — „ster prawo pięć" — „mała naprzód". Pokład drży, odsuwa się od kamieni nabrzeża, oddala się...

Idziemy szlakiem śródlądowym, Wisłą, Kanałem Bydgoskim i Notecią do Warty, aby w Kostrzynie wejść na szerokie wody Odry. Rejs zapowiada się pod każdym względem wspaniale.

Wychodzimy z portu, kierując się w stronę Gdańska. Zwiększamy szybkość. Gdynia i jej zadymiony port maleje, wreszcie staje się maleńkim paskiem horyzontu, za to port gdański widzimy jak na dłoni. Wchodzimy do jego kanałów i przesuwając się w kierunku Wisły, mijamy tkwiące przy nabrzeżach statki. Zbliża się wieczór. Mijane zniszczenia przytłaczają swą martwotą. Budzi nas buczenie syreny, i terkot uruchomionego już dźwigu, który z mozołem rozładowuje okrętowy luk. O zmroku dochodzimy do Łożyska i tu cumujemy, by zostać przez noc. Z dali dobiega muzyka. Jest tu zabawa, marynarze witani serdecznie przez mieszkańców, biorą w niej udział. Zbliża się noc...

*

... Mijamy właśnie Fordon. Pogoda przepiękna. Wisła pluszcze cicho o burty. Mijamy łodzie rybackie, berlinki załadowane towarem, leniwie płynące do Gdańska i Gdyni, inne dążące w górę rzeki. Słynne z produkcji mebli Nowe mamy poza sobą, minęliśmy już pięknie na wysokim brzegu położony Grudziądz, z jego średniowiecznymi budowlami z czerwonej cegły, Chełmno i Świecie, okolone malowniczymi wąwozami i „Diabelskimi Wzgórzami". Mijamy tu resztki najdłuższego w Polsce mostu, o długości 1.850 metrów, zniszczonego przez Niemców i dochodzimy do ujścia Brdy. Kończy się tym samym pierwszy etap, pozostawiamy wiślane łachy i kierujemy się do Kanału Bydgoskiego.

*

Pierwsze śluzy mamy już poza sobą, wpływamy do Bydgoszczy. Piękna panorama miasta pozostaje nam później na długo w pamięci. Zniszczone częściowo przez Niemców elewatory zostały już odbudowane, magazyny tętnią życiem. Cumujemy i zabieramy się do posiłku, po którym udajemy się na wędrówkę po mieście. Idziemy zwiedzać stare, z XIII wieku budowle, pamiątki polskości, które oparły się zniszczeniom. Wszędzie czystość i porządek.

Kiedy zwiedzamy te stare zabytki, wieje od nich historią i mimo woli zamyślamy się nad ich przeszłością, nad tymi latami burz dziejowych, nad latami sławy i wspaniałego rozwoju miasta. Zapada wieczór. Ulice zapełniają się gwarnym tłumem. Wracamy do portu, by stąd jeszcze raz rzucić okiem na nocne piękno miasta. Jutro o świcie w drogę...

... 17 czerwca. Przycumowaliśmy w Czarnkowie. Przegląd silników, krótki odpoczynek, przerwany pożarem zabudowań śluzownika. Pozostawiamy wszystko i spieszymy na pomoc. Dzięki szybkiemu transportowi motopompy na jednym z naszych kutrów, pożar zostaje szybko zlikwidowany. Idziemy później zwiedzić prastary Czarnków, znany w historii już około 1025 roku. Był tu bowiem zamek warowny nad Notecią, zbudowany przez Bolesława Chrobrego.

Rankiem ruszamy dalej, do Krzyża, gdzie przekraczamy ostatnią śluzę. Różnica poziomów w stosunku do Bydgoszczy wynosi 22,5 metra.

Pogoda sprzyja nam przez cały czas (trzeba odpukać, by się nie zepsuła...). Płyniemy już wodami Warty. Mijamy Drezdenko, pięknie na wysokim brzegu położony Gorzów, pełen zieleni i nadzwyczaj ruchliwy. Mijamy osiedla i wioski, tętniące życiem, zagospodarowane.

Mijamy niemal całkowicie zniszczony Kostrzyń. Życia nie widać tu prawie zupełnie. Tu po raz pierwszy spotykamy się z Niemcami. Pracują na brzegu lub na barkach, przewożąc dla wojsk okupacyjnych radzieckich zaopatrzenie. Ze złym błyskiem w oczach witają banderę Marynarki Wojennej, niechętnie patrząc na granatowe mundury marynarzy. Nic to...

*

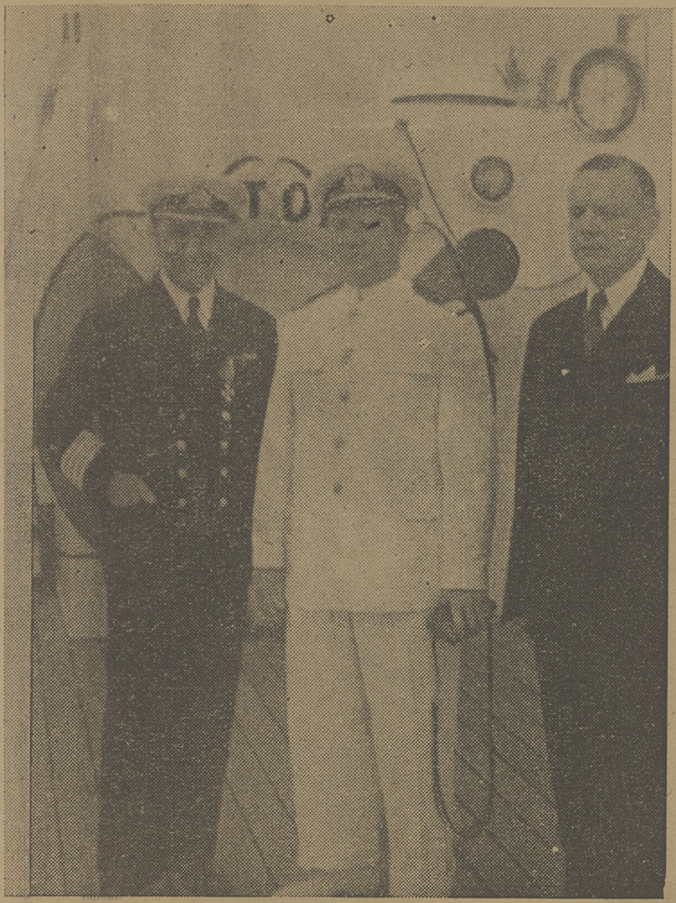
Gryfin z jego komorą celną mamy poza sobą. Jesteśmy pod Szczecinem. Zza mgły wyłaniają się już jego przedmieścia, wchodzimy w kanały portowe. Widać w porcie coraz większy rozmach. Ruch portowy mówi najlepiej o życiu portu. Wszędzie widać stojące i wyładowujące statki. Cumujemy przy Wałach Chrobrego.

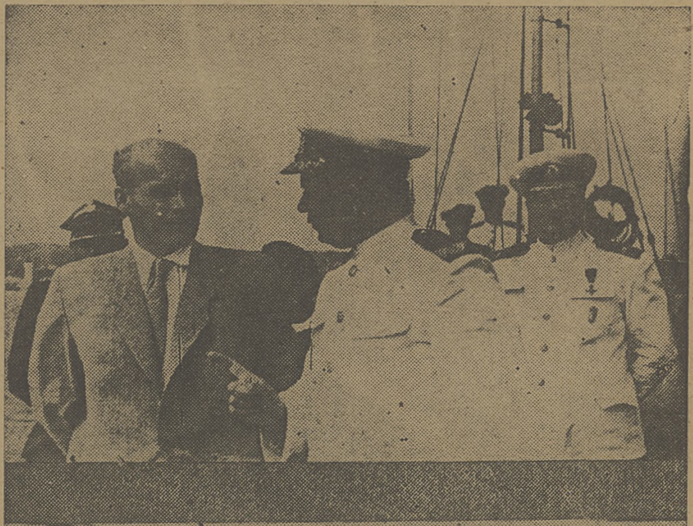
„Nareszcie w domu" — powiada jeden z marynarzy. Tak. Jesteśmy rzeczywiście we własnym domu.

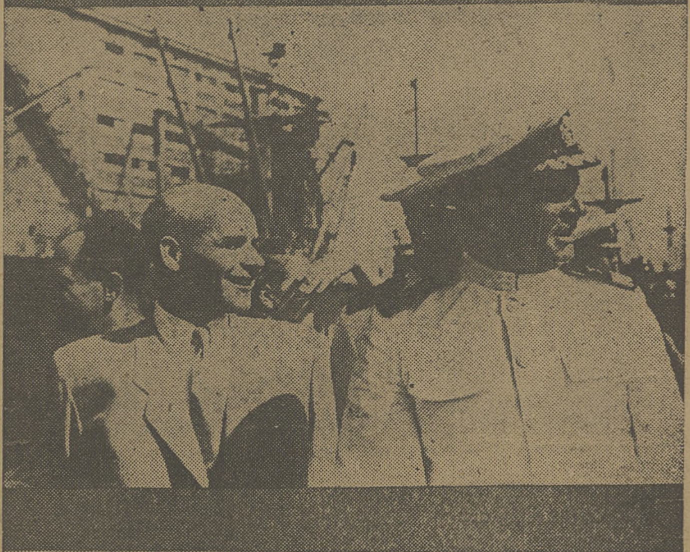
Teraz jeszcze tylko jeden skok, i docieramy Zalewem Szczecińskim do celu podróży — Świnoujścia.

S. Wysoczański por.

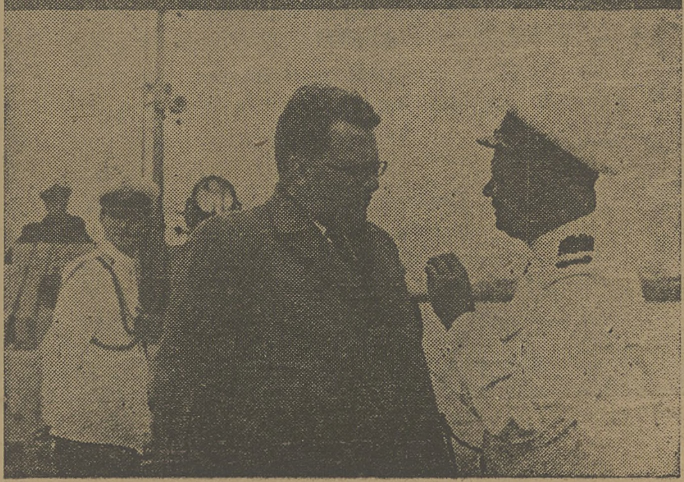
Goście Wybrzeża











Wybrzeże staje się tą częścią Kraju, która zdobywa z każdym dniem coraz szerszą popularność. Wycieczki turystyczne, atrakcyjność Wybrzeża widzą w samym pięknie polskiego morza, przedstawiciele przemysłu i handlu podziwiają pracę naszych portów, zagranica zaś obserwuje z zainteresowaniem rozwój gospodarczy, który sprawia to, że stajemy się z dnia na dzień coraz lepszym kontrahentem w umowach międzynarodowych. Ostatnie wydarzenia: jak rekordy w przeładunku węgla, Międzynarodowe Targi Gdańskie itp. jeszcze bardziej spopularyzowały Wybrzeże.

Jasną jest rzeczą, że takie wyniki pracy byłyby nieosiągalne, gdyby nie specjalna opieka Rządu, który wiele uwagi poświęca naszym portom i ich rozwojowi. Wyrazem tej troski są częste wizyty i inspekcje czynników rządowych, które na miejscu zapoznają się ze stanem pracy, badają możliwości rozwojowe na przyszłość i nakreślają kierunek tego rozwoju.

OBJAŚNIENIE ZDJĘĆ:

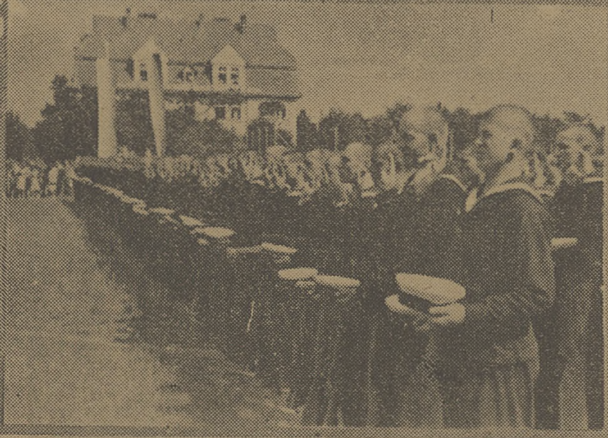
1. Podczas swego pobytu na Wybrzeżu marsz. Żymierski zwiedził m. in. m/s „Batory". Wizyta ta bez wątpienia zacieśni współpracę między Marynarką Wojenną i Handlową. Na zdjęciu (u góry z lewej) Marsz. Żymierski w towarzystwie dyr. GAL-u Pliniusa oraz kpt. m/s „Batory" Ćwiklińskiego.

2. Wicepremier W. Gomułka przebywając na Wybrzeżu z okazji Międzynarodowych Targów Gdańskich interesował się wszelkimi przejawami życia na tym terenie. Zdjęcia (u góry z prawej) przedstawiają wicepremiera na ścigaczu Marynarki Wojennej oraz przy zwiedzaniu portu gdyńskiego.

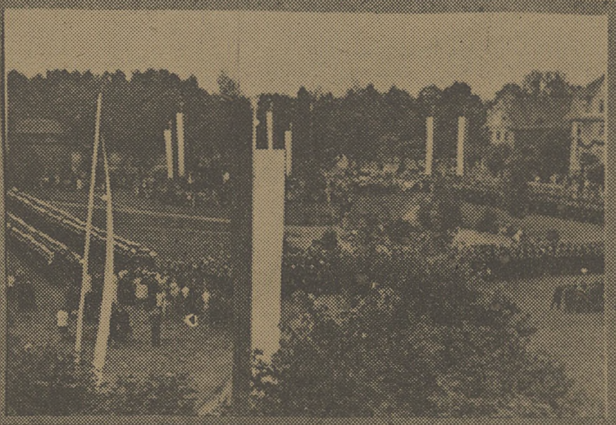
3. Gen bryg. Zarzycki w towarzystwie kmdr. Urbanowicza i kmdr. por. Szymsiaka na ścigaczu Mar. Woj. (Trzecie zdjęcie od góry).

4. W ostatnich czasach Wybrzeże wizytowane było również i przez gości zagranicznych. Zdjęcie u dołu przedstawia ambasadora ZSRR. Lebiediewa w rozmowie z marsz. Żymierskim na ścigaczu Marynarki Wojennej, podczas zwiedzania portów.

Przysięgam...



„Przysięgam...
...W skupieniu i ciszy płyną słowa Przysięgi. Waga wymawianych słów, ich głęboka treść i uroczysty nastrój czynią moment ten niezapomnianą na całe życie chwilą.



W Kadrze Mar. Woj. odbyła się onegdaj uroczystość zaprzysiężenia rekrutów. W uroczystości tej wziął udział D-ca Mar. Woj. kontradm. W. Steyer oraz Z-ca D-cy Mar. Woj. kmdr. J. Urbanowicz.



Sprężysty, równy krok, jest dowodem, że wstępne przeszkolenie dało dobre wyniki. Szeregi młodych marynarzy były owacyjnie witane przez licznie zgromadzoną na trasie defilady ludność cywilną.



Defiladę przyjęli zgromadzeni na trybunie przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych.



...a po uroczystości — obiad na świeżym powietrzu. Przy wspólnym stole, wraz z marynarzami zasiadł również ich Dowódca kontradmirał Steyer.

Lato nad morzem









Piękny słoneczny dzień wstał nad brzegiem. Tafla morza lśni jak lustro. Niewielka fala lekko omywa białymi grzywami piasek nadmorskich wydm. Na plaży gwarno i „tłoczno". Jak okiem sięgnąć, opalone na brąz ciała. Kobiety, młodzież, dzieci, mężczyźni.

W wodzie również tłoczno. Palące promienie słońca zmuszają do częstego przebywania w wodzie. Najmniejsze pociechy, z trudnością poruszające się w miałkim piasku, poważnie i z uwagą pluszczą się, siedząc po pas w wodzie. Każdą falę witają niebywałym piskiem i okrzykami radości.

Dalej, na zatoce kołysze się bielą żagli jacht. Z basenu jachtowego wychodzi inny. Morscy ludzie korzystają z pogody i chłodnej wody. Spod zielonych namiotowych płócien żeglarskiego ośrodka grupka miłośników żeglarstwa ruszyła w morze, by po tygodniach wykładów teoretycznych zapoznać się praktycznie z kunsztem żeglarskim.

Żagle łapią południowy wiatr i wydymając się niczym balony pędzą w dal. Jacht kołysze się na krótkiej fali zatoki, fala z pluskiem omywa smukły biały kadłub. Proporczyk lekko trzepoce na wietrze. Młodzi chłopcy ze skupieniem prowadzą swą łupinę na szerokie wody Bałtyku. Cisza i spokój wokoło. Tylko od czasu do czasu ze świstem skrzydeł przeleci mewa...

* * *

Lisi Jar koło Jastrzębiej Góry. Na pięknej plaży, skrzącej się w południowym słońcu grupa wczasowiczów. Goście ze Śląska: górnicy, hutnicy, metalowcy przybyli nad morze, by po trudach całorocznej pracy odetchnąć świeżym, rześkim powietrzem polskiego morza.

Na plaży w Ustce gwar i wybuchy młodzieńczego śmiechu. Grupa studenckiej młodzieży idzie „opalać się". Na czele pochodu egzotyczna trójka niesie olbrzymie słońce. Za nią pod plażowym parasolem wódz tego zgromadzenia. Transparent mówi, że w wypadku niepogody, młodzież korzysta z „własnego słońca".

* * *

Na sopockim molo ruch. Co chwila pojawia się grupka młodzieży w szarych lub zielonych mundurkach, w niebieskich i białych koszulach. Na rękawach herby miast i napisy. Z uśmiechniętych twarzy młodych druhenek widać, że dobrze im nad morzem. Wzdłuż brzegu morskiego wyrósł las harcerskich namiotów, napełniając całe Wybrzeże radością i gwarem.



Łuny nad Amurem

Okres poprzedzający wybuch wojny z Japonią Flota Radziecka na Dalekim Wschodzie wykorzystała do jak najstaranniejszego przygotowania się do czekających ją zadań bojowych. Dowództwo Marynarki Radzieckiej zdawało sobie w pełni sprawę z tego, że wojna z Japonią jest nieunikniona i może wybuchnąć lada chwila. Zawczasu zostały więc rozpracowane plany działania sił morskich na tym obszarze, przy czym główną uwagę zwrócono na moment wsparcia ofensywy wojsk lądowych w pierwszej fazie natarcia. Ogólnie biorąc, to właśnie miało być i stało się w rzeczywistości głównym zadaniem Floty Radzieckiej. Flota japońska w 1945 roku już nie stanowiła poważniejszej siły tak że raczej trzeba się było liczyć z wykorzystaniem głównie lekkich jednostek morskich do walki u wybrzeży Mandżurii i na wodach dwóch dużych rzek Amuru i Sungari. W tym kierunku też szły przygotowania i prace sztabów radzieckich.

Gdy 9 sierpnia 1945 r. Armia Radziecka, wypełniając zobowiązania dane aliantom, zaatakowała Japonię, po uprzednim wypowiedzeniu wojny, do walki przystąpiła też niezwłocznie Flota Dalekiego Wschodu. Na morzu i u wybrzeży Mandżurii nie napotkała ona na poważniejszy opór, natomiast na wodach Amuru i Sungari, które stanowiły główne kierunki ofensywy i prowadziły w głąb nieprzyjacielskiego terytorium, wywiązały się zażarte walki. Operacje Flotylli Amurskiej polegające na wspieraniu natarcia armii od pierwszego dnia wojny miały interesujący i pomyślny przebieg. Okręty flotylli, wspomagając ogniem artylerii pokładowej posuwanie się oddziałów radzieckich, wdzierały się coraz głębiej w górę Amuru, rozbijając opór Japończyków.

Pierwszą większą przeszkodą na ich drodze było duże miasto Fujuań leżące nad Amurem, a zamienione przez cofających się Japończyków na

SILNY PUNKT OPORU.

Dowództwo japońskie zawczasu poleciło ufortyfikowanie tego obszaru z zamiarem powstrzymania dalszego posuwania się okrętów radzieckich w górę rzeki. Dysponując silną artylerią Japończycy trzymali całą szerokość Amuru pod kontrolą swego ognia. Nie było więc innego wyjścia jak zlikwidowanie tego punktu oporu. Tylko w ten sposób można było kontynuować natarcie w dotychczasowym tempie. Dowództwo Flotylli Amurskiej postanowiło przeprowadzić desant w bezpośredniej bliskości miasta z zadaniem zdobycia go szturmem. Celem wykorzystania momentu zaskoczenia w operacji tej zastosowano zasłony dymne, a większe jednostki floty otrzymały zadanie wspierania desantowych oddziałów ogniem swych dział. Dla stawiania zasłon dymnych wydzielono opancerzone kutry, zaopatrzone w specjalne aparaty i dużą ilość naboi dymnych.



Oddziały desantowe Armii Radzieckiej po wylądowaniu na lotnisku w Charbinie.

Okręty z oddziałami desantowymi na pokładzie zbliżyły się o świcie do miasta Fujuań i po gwałtownym przygotowaniu artyleryjskim podeszły do brzegu. Lądowanie na północnym odcinku ułatwione było leżącą na brzegu gęstą mgłą. W zachodniej natomiast części miasta desantowe okręty radzieckie napotkały na silny ogień i zmuszone były do postawienia zasłon dymnych. Jeden z opancerzonych kutrów, płynąc pełną szybkością wzdłuż brzegu, postawił zasłonę pod przykryciem której zespół desantowy dobił do nabrzeży. Japończycy nie mogli okazać skutecznego oporu ogniowego mając zasłonięte pole obstrzału. Zdawało się, że już teraz cała akcja będzie miała przebieg plano-

wy, tymczasem silny wiatr znosił coraz bardziej zasłonę, oczyszczając brzeg. Japończycy zorientowali się w dogodnej sytuacji i gotowali się do kontrataku na wysadzające się desantowe oddziały.

Sytuacja stała się groźną.

Wtedy właśnie dowódca kutra zdecydował się na śmiałe posunięcie. Nabierając coraz większej szybkości opancerzony niewielki okręt ruszył znów wzdłuż brzegu stawiając pod ogniem japońskich dział drugą zasłonę dymną. Nauczony doświadczeniem stawiał ją teraz w ten sposób, by wiatr znosił ją stopniowo w stronę brzegu, a ponadto na brzeg wystrzelono kilka dodatkowych pocisków dymnych. Pod przykryciem dwóch zasłon okręty radzieckie bez strat wyładowały oddziały desantowe. Tymczasem kuter za pomocą pocisków dymnych postawił trzecią zasłonę już na samym brzegu. Powstały w ten sposób

GĘSTE CHMURY DYMU

znoszone wiatrem w głąb obrony przeciwnika. Oślepiały one całkowicie punkty ogniowe Japończyków, ułatwiając znacznie natarcie żołnierzom radzieckim.

Oddziały desantowe z miejsca przystąpiły do ataku i pod osłoną zasłon dymnych posunęły się daleko naprzód, rozbijając słaby opór ogniowy Japończyków i zajmując całe miasto. Pierwsza przeszkoda została pokonana, silna pozycja Japończyków wpadła w ręce Armii i Floty Radzieckiej. Droga w górę Amuru prowadząca w głąb nieprzyjacielskiego terytorium stała teraz otworem zarówno dla okrętów jak i wojsk radzieckich. Dzięki dokładnemu wykonaniu operacji desantowej przez Flotę Amurską ofensywa radziecka nie tracąc na tempie znów poszła naprzód.

W tym samym mniej więcej okresie druga flotylla radziecka, walcząc z Japończykami, posuwała się w górę rzeki Sungari. Zadanie jej było dość ciężkie i trudne, gdyż polegało na zabezpieczeniu i wsparciu styków i skrzydeł nacierających wzdłuż rzeki dywizji radzieckich. Wykorzystując znajomość terenu, Japończycy stawiali zacięty opór, starając się powstrzymać postęp oddziałów radzieckich. W tym celu podciągnęli oni w okolice miasta Sansin pod wieś Chunchedao, leżąca nad Sungari, znaczne rezerwy spośród cofających się własnych oddziałów, oraz przerzucili w to miejsce poważną ilość baterii o dużym kalibrze. Wszystko to miało na celu zamknięcie drogi wodnej na rzece Sungari i pozbawienie wojsk radzieckich wsparcia flotylli rzecznej.

Dowództwo Armii Radzieckiej nie dało jednak sobie wytrącić z ręki tak poważnego atutu na tym teatrze walk, jak pomoc okrętów. Postanowiono szturmować tę nową przeszkodę i zlikwidować ją w najkrótszym terminie przy współdziałaniu flotylli. Tym razem desant miał być przeprowadzony na tyłach pozycji obronnych nieprzyjaciela. Główny nacisk został położony na to, by wysadzanie nie zostało zauważone przez Japończyków i

NATARCIE WYSZŁO NIESPODZIEWANIE.

W tym celu postanowiono wykorzystać zasłony dymne.

W poprzednim dniu Japończycy zmuszeni byli do wycofania się z miasta Czjamusa, przerzucili więc nieomal całą swą artylerię i piechotę z tego miasta pod Sansin. Wzdłuż długiego i wysokiego brzegu Sungari ustawione zostały polowe baterie japońskie, mające w swym zasięgu duży odcinek rzeki. Należało te pozycje zaskoczyć atakiem od tyłu. Zespół flotylli otrzymał zadanie załadowania desantu i wysadzenia go w oznaczonym miejscu. Dla ułatwienia tej operacji, artyleria okrętowa i polowa otworzyła ogień ciągły. Pod przykryciem własnej artylerii ruszyły następnie okręty w kierunku brzegu. W międzyczasie między nimi a brzegiem przemknął w pełnym pędzie kuter opancerzony rozwieszając gęstą zasłonę dymną. Japończycy zdążyli zaledwie oddać kilka salw i stracili zupełnie możność obserwacji, poruszających się za zasłoną okrętów.

Wykorzystując dogodny moment zmieniły one kurs i już pełną szybkością płynęły w kierunku miejsca lądowania. Wchodząc w kanał, pierwszy okręt dobił do brzegu na tyle pozycji japońskich i rozpoczął

WYSADZANIE DESANTU.

Porywisty wiatr rozwiał jednak zasłonę dymną, która miejscami całkowicie przerzedziła się, co groziło niepowodzeniem opartej na zaskoczeniu operacji. „Dziury" w tej zasłonie szybko wypełniono przy użyciu pocisków dymnych, mimo to Japończycy mieli teraz możność obserwowania wysadzających się oddziałów ze swojego prawego skrzydła. Dopiero po położeniu jeszcze jednej zasłony dymnej, dokończono wyładowania oddziałów desantowych, które z miejsca ruszyły do natarcia i wychodząc niespodziewanie na tyły Japończyków, uderzyły na ich główne pozycje obronne. Zawiązała się zażarta, aczkolwiek krótka walka. Oddziały radzieckie wyparły japońską piechotę z okopów i szturmem zdobyły wieś Chunchedao, zdobywając wiele materiału wojennego i jeńców. Jednocześnie do natarcia ogólnego przystąpiły pułki radzieckie po obu stronach rzeki, zdobywając szybko teren. Po Sungari ruszyły znów w górę, okręty radzieckie wspierając ogniem swych dział ataki wojsk lądowych.

Podobne operacje desantowe dokonywane przez Flotę Radziecką miały miejsce w licznych bitwach na Dalekim Wschodzie. Jedna z nich wróciła Związkowi Radzieckiemu utracony w 1905 roku Port Artur, stanowiący jedną z najpotężniejszych twierdz morskich tego obszaru. Ważny ten port wpadł w ręce radzieckich oddziałów desantowych po krótkich lecz zaciętych walkach.

Generalna ofensywa Armii Radzieckiej doprowadziła do całkowitego rozgromu wojsk japońskich i znacznie przyśpieszyła koniec wojny z Japonią. Niemałą w tym zasługę miała Flota Radziecka Dalekiego Wschodu, działająca ramię w ramię z armią lądową, a jej liczne sukcesy w trudnych operacjach desantowych były najlepszym sprawdzianem sprawności bojowej.



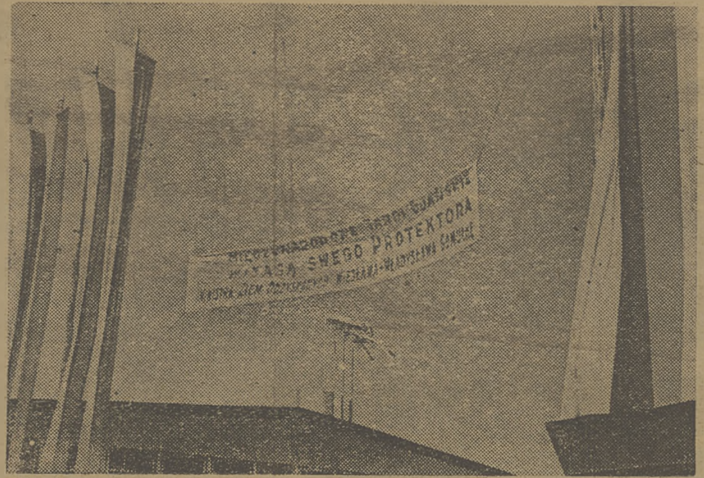
Ludność portu Dairen owacyjnie witała wkraczające oddziały Armii Radzieckiej.

MIĘDZYNARODOWE TARGI GDAŃSKIE





Wicepremier Gomułka dokonuje otwarcia Międzynarodowych Targów Gdańskich.



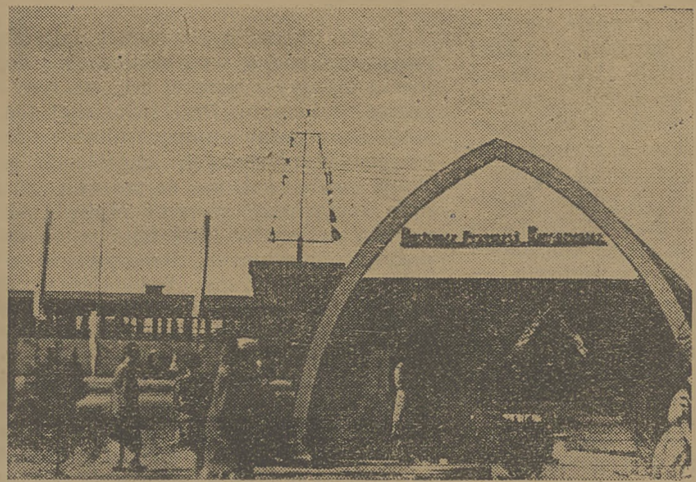
Wejście na teren M. T. G. było udekorowane flagami o barwach narodowych.



W Sopocie ogromne zainteresowanie wzbudzały eksponaty wystawione w pawilonie Rzemiosła Polskiego.



W dziale przemysłu ceramicznego można było podziwiać piękne serwisy stołowe.



Produkty przemysłu konserwowego mieściły się w osobnym pawilonie.



Na M. T. G. reprezentowana była również i spółdzielczość. Oto pawilon „Społem" w Gdyni.

Otwarcie Międzynarodowych Targów Gdańskich było niejako ukoronowaniem pracy i osiągnieć polskiej wytwórczości. Nic też dziwnego, że stało się ono wielkim świętem, ściągając tysiączne tłumy nie tylko z okolic nadmorskich ale i z odległych rejonów Polski. Niewielu jednak spośród zwiedzających pawilony i stoiska Targów, obywateli, zdawało sobie sprawę z tego, że mają one także swoją tradycję i to wielowiekową, sięgającą swymi początkami pierwszych wieków naszej historii.

W pierwotnej postaci Targi istniały jako doroczny kiermasz, na który ściągały z okolic tłumy Kaszubów. Stopniowo przekształcił się on na wielkie, ciągnące się całymi dniami Targi, ściągające już nie tylko okoliczną ludność, ale i kupców zagranicznych. Rokrocznie Targi te odbywały się w tym samym okresie czasu, podczas wielkiego odpustu patrona miasta św. Dominika. Odpust ten zaczynał się 2 sierpnia. Dzień ten był dniem otwarcia Targów Gdańskich. Ta tradycja przetrwała po dzień dzisiejszy.

W dni Targów, na Długim Targu w Gdańsku, gromadziły się tysiączne tłumy sprzedających i kupujących, miejscowych i zagranicznych gości. Setki straganów i sklepów ustawionych pod grubymi murami gdańskich kamienic, wabiły przechodniów przeróżnymi towarami od bursztynu począwszy, a na korzeniach wschodnich skończywszy. Dialekt polskich Kaszubów coraz częściej jednak był przeplatany niemczyzną. Hanza wyciągała chciwie łapę po polski Gdańsk. Narzędziem jej był zakon Krzyżacki. W roku 1308 w dniu dorocznych Targów na Długim Rynku i obok kościoła św. Dominika, hordy uzbrojonych Krzyżaków wycięły w pień około 10 tysięcy Kaszubów, rozpoczynając krwawe dzieło niemczenia Gdańska.

Po wiekowej niewoli w 1945 roku Gdańsk wrócił do polskiej Macierzy już na zawsze i dziś...

...wchodzimy na tereny Międzynarodowych Targów Gdańskich w Gdyni. U wejścia do głównego pawilonu przejrzysty wykres zapoznaje nas z osiągnięciami naszej produkcji i handlu zagranicznego. Czytamy cyfry obrazujące nasz dwuletni dorobek: eksportujemy nieomal tyle co przed wojną, produkujemy znacznie więcej.

Precyzyjne szlifierki i tokarki na stoiskach Centrali Przemysłu Metalowego mówią o pracy i wysiłku polskiego robotnika i inżyniera. Z widocznym uznaniem, oglądają je zagraniczni goście. Niemniejsze zainteresowanie tak wśród miejscowych Kaszubów jak i duńskich rybaków budzi niewielki, ale pomysłowo skonstruowany motor do łodzi rybackich. Wykonała go Fabryka Lotnicza w Psim Polu pod Wrocławiem. Nieco dalej napotykamy stoisko szwedzkiej firmy radiotechnicznej. Liczne aparaty stanowią przedmiot pragnień niejednego rybaka dalekomorskiego i armatora. Służą one bowiem dla utrzymania kontaktu radiowego z lądem dla kutrów i większych statków. Obok Zjednoczenie Stoczni Polskich wystawia modele wykonywanych przez siebie łodzi rybackich, jachtów i kutrów, a opodal w przystani oglądać możemy większe jednostki budowane na polskich stoczniach.

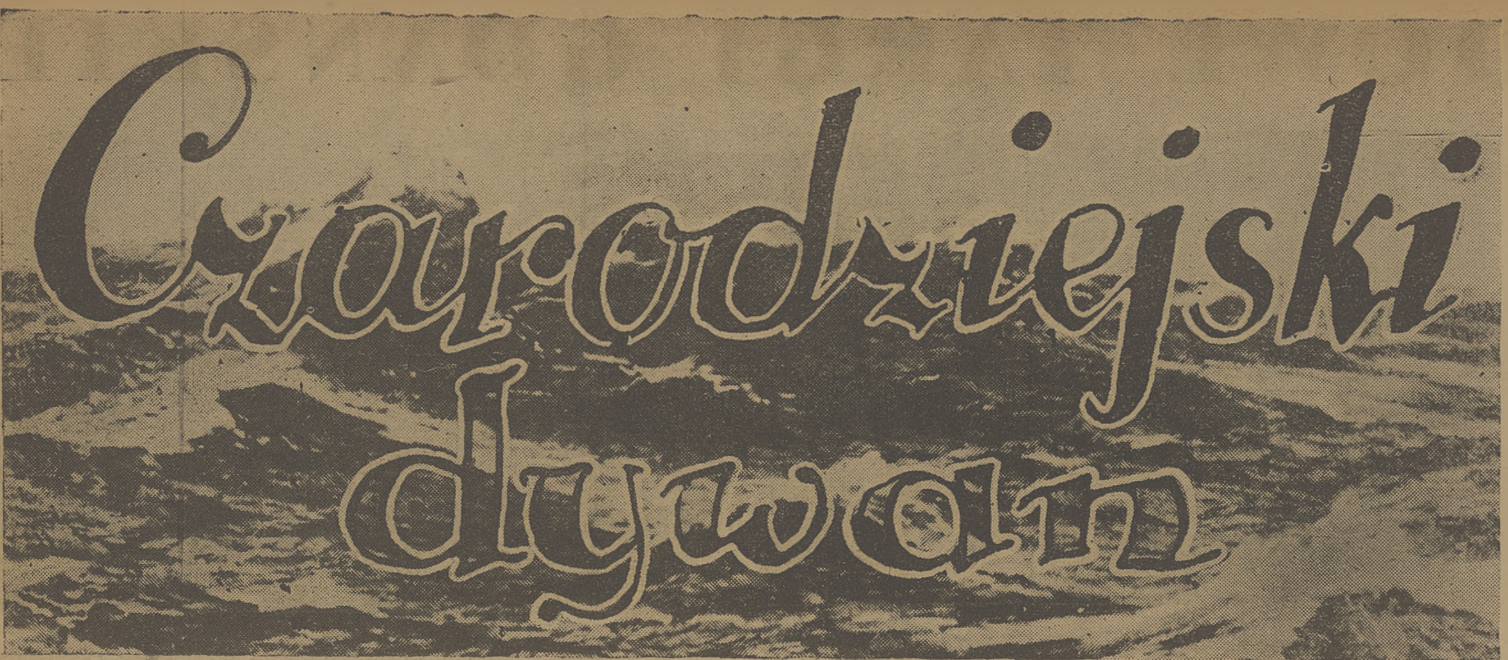
W osobnym małym pawiloniku w kształcie grzyba mieszczą się produkty spółdzielni „Las". Duże zainteresowanie budzą nasze wyroby bekoniarskie. Nieco dalej mają swoje stoiska firmy szwajcarskie, reklamujące zegarki i wyroby przemysłu betoniarskiego. Obszerne stoisko światowej sławy firmy „Philips" demonstruje cały szereg aparatów medycznych, laboratoryjnych i radiowych.

Na terenach Targów w Sopocie napotykamy dla odmiany przedmioty przemysłu artystycznego, tekstylnego, wyroby rzemieślnicze i spółdzielni pracy. Z podziwem oglądają tu cudzoziemcy, a także i przybysze z głębi kraju piękne wyroby ludowej sztuki Kaszubów: tkaniny, subtelne w kolorze i bogate w rysunku, przepiękne wyroby ceramiczne i niemniej piękną biżuterię bursztynową.

Fakt istnienia na Targach ok. 400 stoisk krajowych i 40 zagranicznych świadczy wymownie o równomiernej i intensywnej odbudowie naszej gospodarki i o dużym zainteresowaniu zagranicy wytwórczością naszego przemysłu.

Pomyślny początek wróży jak najlepszą przyszłość Międzynarodowym Targom Gdańskim, wiążąc je jednocześnie z wielowiekową tradycją.

Czarodziejski dywan



Imperializm brytyjski umiał na przestrzeni wielu wieków umiejętnie przygotować swe pozycje i wzmacniać poszczególne ich ogniwa przez zakładanie coraz to nowych potężnych baz wojenno - morskich na głównych szlakach morskich świata. Przebiegłą dyplomacją, a gdzie to nie skutkowało użyciem brutalnej siły, Wielka Brytania zdobywała newralgiczne punkty oceanów i mórz, włączając je do systemu obronnego imperium. Tylko nieliczne z tych baz jednak zdały egzamin w ostatniej wojnie, służąc jako punkty oporu przeciwko państwom osi. Takie potężne zdawałoby się bastiony brytyjskie jak Singapor, Hong-Kong i szereg innych padły, nie stawiając nawet poważniejszego i dłuższego oporu. Jedną z nielicznych baz angielskich, która przetrzymała wojnę do zwycięskiego końca pod nieustannym naporem państw osi była Malta. Nazwa ta w okresie wojny stała się poniekąd synonimem wytrzymałości i woli przetrwania. Malta była głównym punktem oporu aliantów na morzu Śródziemnym i oddała niemałą przysługę w walce z Włochami i Niemcami.

Skalista ta wyspy sąsiadująca z półwyspem Apenińskim już przed wiekami była zarzewiem walk o wolność. Jej waleczni mieszkańcy nie dali się pozbawić niepodległości przez najpotężniejsze mocarstwa basenu śródziemnomorskiego w pierwszych wiekach po narodzeniu Chrystusa, a już w okresie wojen krzyżowych Malta tworzy osobne niepodległe księstwo t. zw. kawalerów maltańskich. Stanowili oni zakon rycerski podobnie jak znani nam Krzyżacy i nie tylko, że potrafili wywalczyć wolność swej wyspy, lecz posiadali poważne wpływy w ówczesnej Europie, stanowiąc pokaźną potęgę militarną, z którą musiano się liczyć. Wiemy z naszej historii, że kawalerowie maltańscy t.z. mieczowi przywędrowali aż do Łotwy i Estonii a także w polskich Kurlandach mieli swoje grody warowne w w. XVI i XVII. W wieku XVIII jednak, a raczej u jego schyłku wyspie Malcie poważnie zagroziła utrata wolności. Oto podczas słynnej wyprawy Napoleona do Egiptu, wyspą „zainteresowali" się Francuzi do tego stopnia, że Maltańczycy zmuszeni byli ubiegać się o pomoc Anglików. Synowie dumnego Albionu oddawna zapewne mieli apetyt na tę ważną bazę leżącą w środku morza Śródziemnego, toteż bardzo chętnie pośpieszyli z pomocą maltańczykom i usunęli z wyspy raz na zawsze Francuzów. Nie przypuszczali chyba jednak mieszkańcy Malty, że Anglicy nieco inaczej pojmują pomoc. Brytyjczycy rozgościli się na wyspie jak „u siebie w domu" i ani myśleli się wynosić po wykonaniu zadania, tym bardziej, że stąd właśnie najłatwiej im było kontrolować wszystkie posunięcia groźnego „małego kaprala", na obszarze morza Śródziemnego. Francuzi po niewczasie zorientowali się, iż zbyt łatwo wypuścili z rąk tak ważną pozycję, lecz było już za późno. Anglicy z miejsca przystąpili do fortyfikowania wyspy, czyniąc z niej w ciągu kilkunastu lat twierdzę morską nie do zdobycia. — „Union Jack", już odtąd przez setki lat powiewał nieprzerwanie nad Maltą. Mijały lata i wojna za wojną, a skalista wyspa pozostawała wciąż we władaniu Wielkiej Brytanii.

Oczywiście, że obecność Anglików na Malcie, najbardziej drażniła Włochów. Państwo Mussoliniego, awansujące pośpiesznie na imperium, głosiło stanu rzymską zasadę o morzu Śródziemnym jako o „mare nostrum", a jakżeż to miało być morze włoskie, kiedy tuż pod bokiem, o kilkadziesiąt zaledwie kilometrów od brzegu apenińskiego półwyspu istniała potężna, obca baza morska.

Malta rzeczywiście stanowiła w okresie przed ostatnią wojną poważne niebezpieczeństwo dla Włoch. Włosi starali się unieszkodliwić angielską pozycję przez budowę wokół niej własnych, potężnych baz, które miały sparaliżować działalność Malty na wypadek wojny.

Nastał rok 1939 i 1940, kiedy to Włochy przystąpiły do wojny. Rozpoczęły się operacje na morzu Śródziemnym i w Afryce Północnej.



Podziemne korytarze wykute w skałach Malty.

Malta stanowiła pierwszą i najtrudniejszą przeszkodę w wyprowadzeniu i rozwinięciu ofensywy państw osi na tym obszarze wojennym. Przeciwko niej też zostało skierowane najpotężniejsze uderzenie już w pierwszych miesiącach walk. Włosi spodziewali się, że potrafią „za jednym zamachem" wyrwać Maltę z obronnej linii aliantów i włączyć ją do swych pozycji ofensywnych. Rzeczywiście sytuacja samotnej wyspy była ciężka. Bazy zaopatrzeniowe znajdowały się o tysiące kilometrów od niej. Powodzenie niemieckiego Korpusu Pancernego w Afryce Północnej jeszcze bardziej pogorszyło położenie Malty. Teraz najbliższymi bazami były — z jednej strony daleki Gibraltar, a z drugiej nie mniej daleka Aleksandria, też zresztą poważnie zagrożona. Na dodatek Niemcy i Włosi mieli teraz możność korzystania z baz na wybrzeżu Libii i Cyrenaiki, uzyskując w ten sposób całkowite panowanie w powietrzu i na morzu nad obszarem Malty i wykonując rzeczywistą kontrolę nad wąskim przejściem śródziemnomorskim między Sycylią i Libią. Obrońcom wyspy brak było amunicji, żywności, wody — słowem wszystkiego, a drogi dowozowe zostały doszczętnie opanowane przez wroga. W podziemnych studniach i piwnicach, w których niegdyś skrywała się ludność podczas bitew i gdzie składano na czas wojny zboże, teraz mieściły się ogniska oporu, punkty newralgiczne obrony wyspy i składy resztek żywności. Tysiące rannych zalegało wraz z obrońcami podziemne chodniki i skaliste wnęki, a ponad nimi nieustannie rozlegał się warkot samolotów i wybuchy bomb.

Admiralicja angielska szukała sposobu ratunku tej wysuniętej głęboko w teren wroga bazy i znalazła go w końcu. Postanowiono zastosować nowy sposób dostaw dla Malty. Operacja ta została przezwana przez marynarzy „czarodziejskim dywanem". Pierwsza flotylla okrętów podwodnych floty śródziemno - morskiej i zespół stawiaczy min otrzymały rozkaz pośpieszenia z pomocą Malcie. Zadanie jakie otrzymała ta grupa okrętów, odbiegało zupełnie od wszystkich dotychczas wykonywanych. Nie trzeba było ani atakować okrętów wroga, ani nawet jego konwojów. Jedynym zadaniem było dostarczenie Malcie materiałów wojennych. Nie można było tego dokonać drogą morską, ani powietrzną, trzeba więc było dostarczyć posiłki dla wyspy pod wodą. Pier.

wszym okrętem podwodnym, który podjął się tej ciężkiej i niebezpiecznej misji był „Porpoise". Dostarczył on Malcie poważne, jak na ciężkie warunki, ilości benzyny i amunicji. Marynarze nie zaniedbali jednak stawiania po drodze min, wykonując w ten sposób podwójne zadanie. Jeszcze dziewięć rejsów podwodnych do Malty, odbył ten okręt zaopatrując ją wraz ze stawiaczem min „Rorqual" i innymi okrętami podwodnymi, w benzynę lotniczą. Tylko dzięki tym dostawom lotnictwo morskie i lądowe RAF-u zdołało utrzymać tę wyspę. „Czarodziejski dywan" działał już teraz coraz skuteczniej i w znacznie szerszej skali. Całe zespoły okrętów podwodnych i stawiaczy min, zostały wciągnięte do akcji dowożenia dostaw dla Malty. Ta cała flotylla stanowiła dość oryginalną i niespotykaną dotychczas pozycję w marynarce wojennej. Był nawet projekt nadania specjalnej bandery dla „Maltańskiego Towarzystwa Żeglugowego", jak popularnie nazywano tę podwodną flotyllę" wśród marynarzy. Nazwa ta przyjęła się do tego stopnia, że pewnego dnia dowódca okrętu „Rorqual" otrzymał list zaadresowany: „do kapitana s/s „Rorqual".

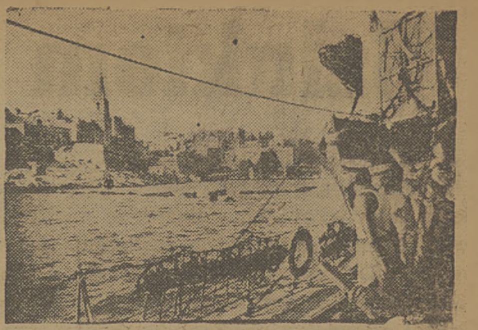
Mimo, że praca „Czarodziejskiego dywanu" odbiegała daleko od zadań militarnych, a miała raczej charakter pokojowy, czy nawet „handlowy", to jednak była ona bardzo ciężką i niewdzięczną. Okręty podwodne dostarczające materiały do Malty musiały przebywać tysiące kilometrów, będąc nieprzerwanie w zasięgu nieprzyjacielskiego lotnictwa i floty. Załadowane ciężko amunicją i żywnością, okręty podwodne nie były zdolne do skutecznej obrony w razie ataku i były ciągle narażone na niebezpieczeństwo, pomijając już liczne pola minowe otaczające Maltę. Na domiar złego baza, gdzie zatrzymywały się podczas pobytu na Malcie została trafiona przez 400 bomb i nieomal kompletnie zniszczona, a dalsze bombardowania uniemożliwiały dokonywanie remontu uszkodzonych okrętów podwodnych. Aby temu zaradzić zorganizowano specjalne „załogi napraw", które po powrocie okrętu podwodnego, natychmiast wychodziły z nim na morze i tam w dzień na dnie, a w nocy na powierzchni dokonywały niezbędnego remontu.

„Czarodziejski dywan" działał sprawnie, nie przerywając swej pracy, mimo nieustannych ataków nieprzyjacielskich. Malta dzień w dzień i noc w noc, otrzymywała drogą podwodną posiłki, nie tylko w materiałach, ale i w ludziach. W ciągu lipca 1941 r. „Czarodziejski dywan" dowiózł dla Malty 126 ludzi, 379.000 ltr. benzyny, 359.000 ltr nafty, 12 ton poczty, 30 ton żywności i 6 ton amunicji, w tym torpedy dla okrętów i samolotów stacjonujących na Malcie. Wyspa przeżyła około 1000 nalotów i niejednokrotnie zdawało się, że jest już pozycją straconą, a jednak trzymała się. Nadeszła druga połowa roku 1941 — Niemcy wycofali poważną część swej „Luftwaffe" z obszaru morza Śródziemnego na front wschodni. Naloty na Maltę straciły na sile.

Jasnym już było, nawet dla Włochów, że Malta wytrzyma do końca, a dla Anglików było również jasnym, że tę ważną bazę uratował już powszechnie znany we flocie śródziemnomorskiej „Czarodziejski dywan".

Na tym nie zakończyły się jednak walki o Maltę. Trwały one dalej w ramach prowadzonej ze zmiennym szczęściem wojny w basenie morza Śródziemnego. W walkach tych wzięły także udział polskie okręty zarówno nad- jak i podwodne. W skład flotylli maltańskiej wchodziły nasze dzielne okręty podwodne „Sokół" i „Dzik" mogące się poszczycić wieloma cennymi sukcesami w zwalczaniu nieprzyjacielskich konwojów, spieszących z pomocą wojskom walczącym w Afryce Północnej. Okręty te bazowały na Malcie skąd wyruszały na „polowanie".

W czasie jednej z takich wypraw przydarzyła się ORP „Sokołowi" dziwna i groźna zarazem, przygoda. Otrzymał on zadanie wdarcia się do portu nieprzyjacielskiego Navarin. Podczas wpływania do portu, na głębokości 10 metrów okręt otarł się o stalowe liny. Jasnym było dla

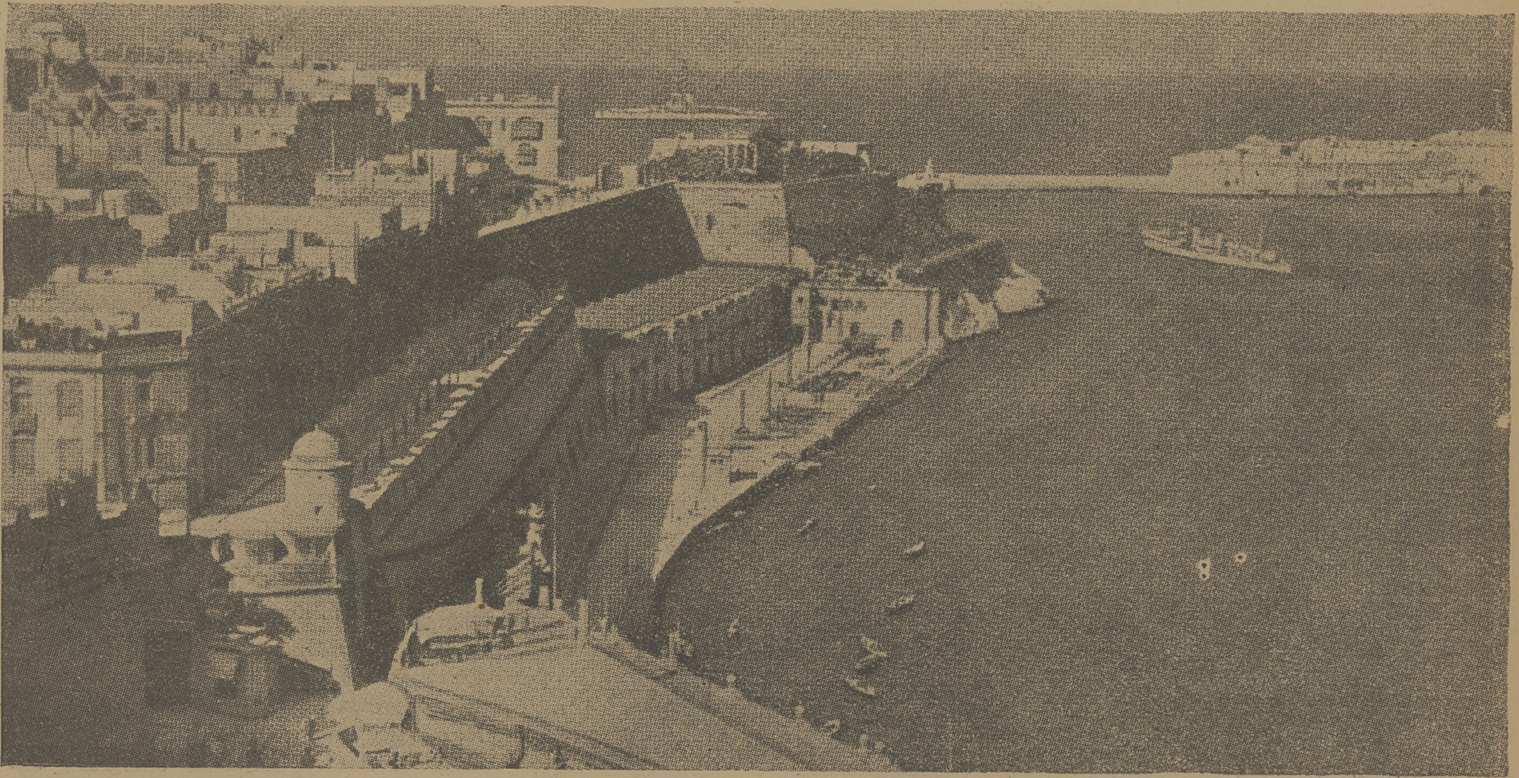


ORP „Ślązak" na Malcie.

załogi, że okręt wpadł w specjalną sieć. Jak gdyby na potwierdzenie tego wybuchły obok dwie miny, a okręt stanął w miejscu. Słychać było, jak od brzegu ruszyły się w ich kierunku dwa ścigacze. W najwyższym napięciu spróbowano uwolnić się z sieci. Po ośmiu minutach pracy, okręt zdołał się wydrzeć z lin i zrównoważyć, by czym prędzej wycofać się. Dowódca okrętu nie dał jednak za wygraną i po pewnym czasie powrócił do sieci i przez wydartą w niej dziurę, zaatakował torpedami stojący w porcie niszczyciel. Za czyn ten otrzymał obok „Virtuti Militari" także „Distinguished Service Order", jako dowód uznania Marynarki Angielskiej.

Także ORP „Ślązak", „Krakowiak" i „Kujawiak" brały udział w walkach w rejonach Malty, przechodząc w jej dokach liczne remonty.

Ten ostatni okręt znalazł w falach morza Śródziemnego koniec swego bojowego żywota. Skalista wyspa, stanowiąca przez długi okres bazę polskich okrętów, pozostawiła liczne wspomnienia wśród polskich marynarzy, którzy w jej okolicach odnieśli wiele sukcesów bitewnych przysparzając chwały polskiej banderze.



Fragment portu La Valetta na Malcie.

Szlakiem rosyjskich odkrywców

1. Istnieje od wieków pewna, nieposkromiona, nieprzezwyciężona siła, która każe człowiekowi stale dążyć do odsłaniania tajemnic strzeżonych zazdrośnie przez naturę. Dążenie to przerodziło się z biegiem czasu w wytężoną, upartą walkę, z której człowiek nie zawsze wychodził zwycięsko.

W czasach zamierzchłych natura władała znacznie potężniejszą bronią, niż niezaradny i niemal bezbronny praczłowiek. Czemże mogła być maczuga wobec niezbadanych dzikich ostępów prastarej puszczy i jakże śmiesznie musiało wyglądać wątłe płaskodenne czółno rzucane jak zabawka po wzburzonych falach? Człowiek jednak nie dawał za wygraną. Nauczył się powoli nie tylko pokonywać żywioł, lecz nawet użyć go do własnych celów. Wiatr wprzągnięty w żagle, z wroga przemienił się w sprzymierzeńca. Woda stanowiąca nieprzebytą zaporę, stała się wyśmienitym gościńcem. Człowiek powoli zwyciężał. Zwyciężał zaś głównie dlatego ,że pchała go wciąż owa nieposkromiona żądza odkrywania.

Czyż było więc coś w tym dziwnego, że narody Zachodniej Europy osiadłe nad brzegami dalekich oceanów były oddawna jak gdyby urzeczone niezmierzonymi przestrzeniami wód, które gdzieś poza sobą ukrywały tajemnice nieznanych lądów, nieodkrytych krajów. Narody te miały jednak do odkryć drogę znakomicie ułatwioną. Nie trzeba było odbywać uciążliwej i nieraz bardzo niebezpiecznej „podróży" lądowej do brzegów morza, bo morze było obok. O ile więc, wiele hartu ducha i siły woli przypisujemy odkrywcom tej miary, co Kolumb lub Magellan — jakżeż nazwać tych ludzi, którzy, mając brzegi morza daleko od swych osiedli długi czas musieli pokonywać wiele piętrzących się trudności, aby do tego brzegu dojść w ogóle?

A w takim położeniu byly właśnie ludy dawnej Rusi.

2. Rozwój żeglarstwa rosyjskiego zależał w dużej mierze od szybkości i intensywności przenikania wzdłuż i wszerz euroazjatyckiego kontynentu, celem znalezienia dogodnego wyjścia ku morzu. Najbliższe sąsiedztwo z morskimi przestrzeniami Arktyki, sprawiło, to, że w tym właśnie kierunku poszły pierwsze wyprawy Rosjan.

Tym właśnie szlakiem przenikali oni znacznie wcześniej, niż inne narody. Na mapach wydanych ok. 1500 roku widniały już odkrycia geograficzne dokonane przez rosyjskich żeglarzy.

Bez jakichkolwiek najprymitywniejszych bodaj, przyrządów nawigacyjnych, na płaskodennych czółnach uszczelnionych gliną i mchem, udawali się w dalekie niebezpieczne rejsy mieszkańcy rosyjskiego przymorza wzdłuż brzegów Murmańska, na zachód, do Skandynawii, dochodząc do Szpicbergen i Nowej Ziemi. Odszukali morskie szlaki komunikacyjne do ujścia rzek Leny, Obu i Jenisseju dopływali do Kamczatki, pod Amur, i na Morze Ochockie. Ludzkość wiele ma do zawdzięczenia ludziom Rosyjskiej Północy tej miary, co Pojarkow, Moskwitin, Rebrow, Staduchin czy też Dzieżniew, którzy pierwsi w historii przekroczyli granice nieznanych lądów i dokonali tego w miejscach znanych ze swej surowości i nieprzystępności.

Dieżniew i jego współtowarzysze przetarli szlak dróg wodnych dla następnych pokoleń. Śladami ich szli wszyscy, którzy w dalszym ciągu kontynuowali badania na wodach Oceanu Lodowatego i Spokojnego.



Radziecki lodołamacz „Krassin"

3. Ekspedycja Beringa — Czyrikowa w swych rozmiarach i praktycznych osiągnięciach bynajmniej nie ustępowała wyprawom Kolumba i Magellana.

W okresie 10-ciu lat zaciętej, nieubłaganej walki z przyrodą, uczestnicy tej historycznej wyprawy zdecydowanie stwierdzili istnienie cieśniny między Azją i Ameryką, poprawili mapy północnej części Oceanu Spokojnego, odkryli północno - zachodnie brzegi Ameryki nazwanej w następstwie tego Ameryką Rosyjską, południowe wyspy Kurylskie, północną drogę do Japonii, odwiedzili Kamczatkę, założyli port Piotropawłowsk, zbudowali pierwsze statki floty Oceanu Spokojnego, a przede wszystkim zaś wykonali szkic północnego szlaku morskiego i nakreślili kontury wybrzeży Oceanu Lodowatego. Oto w telegraficznym skrócie efekty wytężonej dziesięcioletniej pracy pionierów Północy godnych imienia prawdziwych bohaterów, pełnych poświęceń i samozaparcia.

Pod kierownictwem Beringa, Czyrikowa, Małygina, Dymitra i Charytona Łaptiewych, Czeluskina i in. załogi ekspedycyjne działały jednocześnie na przestrzeni o długości 13 tysięcy kilometrów przebywając w najbardziej surowym klimacie między 64 i 78 stopniem szerokości północnej. Przy zastosowaniu astronomii określono ważniejsze punkty krańcowe północnej Azji, przeprowadzono badania meteorologiczne i zebrano cenne materiały o geologii odkrytych lądów.

4. Epoka podróży dookoła świata w historii żeglarstwa rosyjskiego zaczęła się nieco później, niż w innych krajach. Niemal do drugiej połowy XVIII wieku żeglowanie miało charakter epizodyczny i nie posiadało większego znaczenia. Wiek XIX natomiast, to okres, w którym flota rosyjska dokonywuje znacznie więcej dalekomorskich rejsów niż dwie ówczesne potęgi morskie świata: Anglia i Francja wzięte razem. Nie w ilości jednak tych rejsów tkwi ich istotna waga i wartość. Ważnym jest olbrzymi wkład w światową naukę wniesiony przez żeglarzy rosyjskich owych czasów.

W rejsach do Ameryki Rosyjskiej oraz w specjalnych wyprawach naukowych dokonano 56 ważniejszych odkryć, poprawiając jednocześnie szereg błędów popełnianych przez dawnych odkrywców. W ten sposób poprawiono błędy angielskiego podróżnika Cooka, dotyczące południowego Atlantyku i okolic Antarktydy, którą tenże określił jako ląd nieprzystępny. Odkryto ponadto szereg wysp w Polinezji, zatoki i wyspy Dalekiego Wschodu i szóstą część świata: ląd Antarktydy. Ustalono dokładnie położenie nieznanej dotąd ziemi na Morzu Czukockim, nazwanej potem wyspą Wrangla, zorganizowano czterokrotnie trudne ekspedycje wśród lodów Morza Karskiego dokoła Nowej Ziemi. Zebrano obfite materiały dotyczące etnografii, antropologii, wydano atlas Morza Południowego. Ich obserwacje nad prądami wod-

Ziemi, przypływami, odpływami i temperaturą wody na różnych głębokościach zapoczątkowały naukę, znaną dziś pod nazwą oceanografii.

5. Powstanie Związku Radzieckiego zapoczątkowało nową erę w dalszych wyprawach odkrywczych, których jednym z głównych celów było pokonanie trudności na północnych szlakach komunikacyjnych i stworzenie przez to warunków do utrzymywania normalnej żeglugi.

Jeszcze w 1918 roku w rozgwarze wojny domowej i walk z wojskami interwentów rząd radziecki zatwierdził plan Ekspedycji Karskiej. Nie doszła ona jednak do skutku, gdyż w tym czasie Archangielsk i Murmańsk został zajęty przez wojska białogwardzistów.

Pierwsza zrealizowana wyprawa do Arktyki miała dość oryginalną historię. Wkrótce po swej ucieczce z Archangielska białogwardziści wysłali w kierunku wybrzeży morza Peczorskiego lodołamacz „Sołowiej Budimirowicz" Lodołamacz ten nie dobrnął jednak do miejsca przeznaczenia, a zduszony przez dryfujące lody powędrował unoszony prądami i wiatrem w kierunku Morza Karskiego, a następnie dalej na północ. Na statku tym znajdowała się duża ilość pasażerów, wśród których poważną część stanowiły kobiety i dzieci. Sytuacja ich stawała się z każdą chwilą coraz bardziej katastrofalna, a grozę powiększył brak żywności i materiałów pędnych. Alarmujące meldunki kapitana statku nie wzruszyły widocznie białogwardzistów, którzy nie myśleli nawet o przesłaniu jakiejkolwiek pomocy. W tych warunkach rząd radziecki przystąpił natychmiast do organizacji akcji ratunkowej. Wysłano dwa lodołamacze „Kanada" (obecnie: „F. Litke") oraz „Światgor" (obecnie: „Krassin"). Walcząc z żywiołem ekspedycja dotarła do miejsca, w którym przebywał zduszony lodami statek. Uratowano wszystkich, będących już u kresu sił, pasażerów i załogę, statek zaś przyholowano do portu. Stał się on potem znany całemu światu jako bohaterski lodołamacz „Małygin".



Załoga „Krassina" spieszy na pomoc członkom ekspedycji Nobile'go.

W latach następnych równolegle do rozwoju gospodarczego, radzieckie wyprawy arktyczne nabierają coraz większego rozmachu. Coroczne wyprawy statków handlowych do ujścia rzek Obu i Jenisseju, naukowe ekspedycje „Perseusza" i „Tajmyra", rejsy „Krassina", „Małygina" i „Siedowa" na ratunek włoskiemu podróżnikowi Nobile i jego towarzyszom, których sterowiec uległ katastrofie na Arktyce, rejsy do Ziemi Franciszka Józefa, wyprawy „Sybiriakowa", „Czeluskina", „Litke" do północnych szlaków morskich, zimowa wyprawa lodołamacza „Józef Stalin" i szereg innych ekspedycyj, oto wkład rosyjskich badaczy do ogólnoświatowej nauki. I tak jak dawniej dążono do przekształcenia groźnego żywiołu wody w dogodne szlaki komunikacyjne, tak teraz zamierzano nieposkromioną Północ uczynić posłuszną ludzkiej woli.

Białe plamy na mapach znikają zacierane śladami śmiałych odkrywców. Ale natura kryje jeszcze wiele tajemnic. Do walki o dalszą wiedzę staną znów zastępy naukowców uzbrojonych w coraz doskonalszą broń aż do czasu póki nie stanie się wszystko jasne i zrozumiałe, co kiedykolwiek stanowiło nierozwiązalną zagadkę.



INDONEZJA

Wydawaćby się mogło na pozór, że wojna, która toczy się obecnie na dalekich wyspach Indonezji, to nic innego jak walka o trzcinę cukrową, kauczuk lub olej kokosowy. W istocie, te właśnie, nie inne cele przyświecają dotychczasowemu protektorowi tych wysp — Holandii. Z drugiej jednak strony walka, która się rozpoczęła ma również zupełnie inne aspekty, dopiero pośrednio wiążące się ze sprawami gospodarczymi.

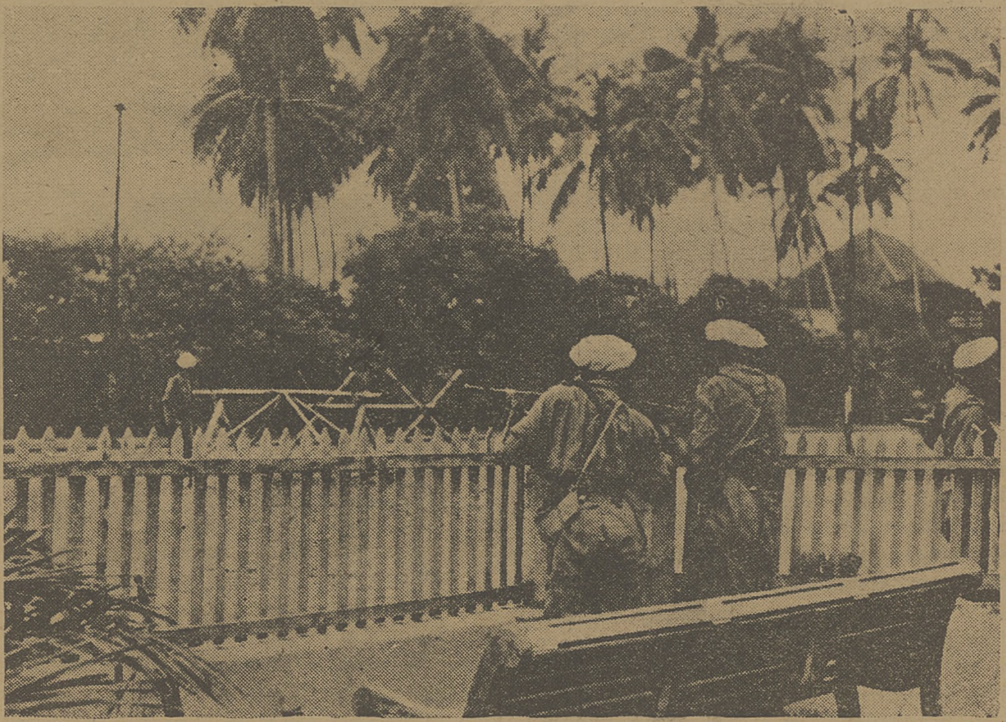
Wojna ta oznacza zmierzch systemu kolonialnego, systemu na zasadzie którego kilka białych potęg rządziło masami kolorowych ludów, zamieniając ich w niewolników XX wieku.

O ile więc ideą agresorów jest ich wyłączny interes i korzyści materialne, ze stratą których trudno im się pogodzić, o tyle jedynym celem walki ludności Indonezji jest jej wolność.

Nie trudno jest chyba osądzić, która z tych dwu idei jest... bardziej godna ofiary ludzkiego życia.

W związku z ostatnią ofensywą wojsk holenderskich i zaostrzeniem się walk, warto pokrótce przypomnieć sobie historię ostatnich wydarzeń, które kwitnące wyspy przemieniły w pole krwawych bojów.

Po klęsce japońskiej w 1945 roku, w chwili, gdy Holandia przystępowała do restaurowania swego stanu posiadania, na wyspach Indonezji powstał zdecydowany ruch oporu ogarniający z każdym dniem coraz szersze masy ludności tubylczej dążącej do ustanowienia własnej autonomii politycznej. Rezultatem tego ruchu było stworzenie na wiosnę 1946 roku republikańskiego rządu Indonezji na Jawie. W odpowiedzi na to, Holandia w myśl starej zasady „divide et impera" zorganizowała w lipcu tegoż roku konferencję drobnych narodów i plemion archipelagu pragnąc drogą podsycenia różnic narodowościowo - religijno - plemiennych przeciwstawić znaczną mniejszość całemu ruchowi wolnościowemu. Tego rodzaju kombinacje polityczne w skutkach swych przyczyniły się do wzmocnienia solidarności wśród tubylców i doprowadziły do jeszcze większej konsolidacji i zjednoczenia. Partie polityczne, wśród których główną rolę odgrywają Partia Muzułmańska Masiumi, Partia Socjalistyczna, Robotnicza Partia Indonezyjska oraz Partia Chłopska, objęły przewodnictwo nad narodem, przeprowadząjąc szereg reform gospodarczych i politycznych.



Fragment walk na Jawie.

W międzyczasie rząd holenderski został zmuszony do uznania rządu Republiki Indonezyjskiej i rozpoczął z nim pertraktacje, kilkakrotnie zresztą przerywane i wznawiane zależnie od powodzeń lub niepowodzeń militarnych wojsk holenderskich na archipelagu. Układ jaki zawarto w Czeribonie 14 listopada 1946 roku, na zasadzie którego miało być utworzone suwerenne państwo federacyjne p. n. Stany Zjednoczone Indonezji oraz powstać Związek Holendersko - Indonezyjski, nie zadowolił żadnej ze stron. Zanim układ wszedł w życie, walki rozpoczęły się na nowo i objęły Jawę, Sumatrę, na Celebesie zaś ogłoszono stan wyjątkowy.

Niezależnie od akcji wojskowej władze holenderskie dążąc konsekwentnie do rozbicia jednolitości indonezyjskiej utworzyły drugi rząd republiki złożony z jednostek idących na rękę planom agresorów. Fakt ten zaostrzył jeszcze bardziej sytuację, ruch oporu wzmógł się, a marynarka holenderska rozpoczęła blokadę archipelagu, nie pozwalając na wywóz surowca, który stanowił podstawę gospodarczo-finansową Republiki.

Walki, które przez dłuższy czas miały charakter walk lokalnych, nie mniej jednak ostrych i zaciętych, przybrały cechy normalnej, zakrojonej na szeroką skalę wojny, z chwilą, gdy rząd holenderski, zebrawszy potajemnie większe siły ruszył do generalnej ofensywy.

Wieści, które dochodzą z pola boju są bardziej niż niepokojące. Ofiarą holenderskiej agresji pada coraz częściej ludność cywilna, którą oskarża się o współdziałanie z wojskami republikańskimi, czego dalszym następstwem są masowe egzekucje bezbronnych tubylców.

Mimo woli przypominają się metody prowadzenia wojny niedoszłych władców świata spod znaku trupiej główki. Wojna, która trwa obecnie ma wszelkie cechy wojny imperialistycznej, stąd też i metody jej są godne metod brunatnych „nadludzi". Jeśli jest również jakaś różnica w celach agresji holenderskiej i najazdu niemieckiego, to chyba ta jedynie, że Niemcy pragnęli mieć kolonie... znacznie bliżej siebie.

Zdrowe odruchy części społeczeństwa holenderskiego coraz częściej i coraz głośniej protestującego przeciwko imperialistycznej polityce własnego rządu są pocieszającym objawem i dowodem, że nie cały naród holenderski pragnie kauczuku za cenę niepodległości kolorowych ludów i za cenę życia własnych współrodaków.

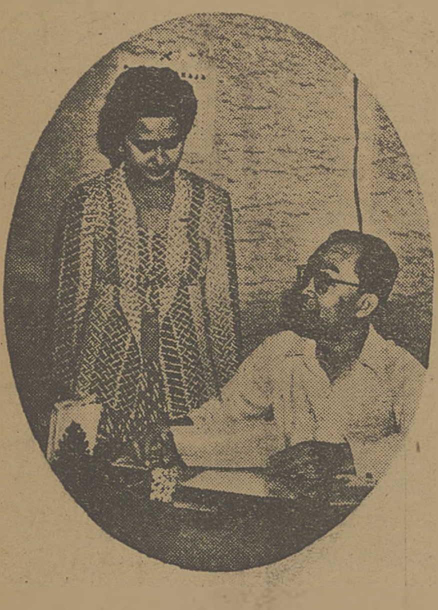
Świat idzie naprzód i system kolonialny jest już nie tylko przeżytkiem, lecz nawet zbrodnią. Nie mogą, lub raczej nie chcą



zrozumieć tego tylko ci, którzy cudzą wolność pragną podporządkować własnym interesom.

Charakterystyczny jest bowiem fakt, że niektóre zachodnie mocarstwa kapitalistyczne odnoszą się z sympatią do akcji rozpoczętej przez Holandię, wierząc zapewne że w wypadku jej powodzenia, innym narodom..., odechce się niepodległości, a jednocześnie, snując plany utworzenia z archipelagu dogodnych dla siebie baz militarnych.

W tym stanie rzeczy, nie możemy nie darzyć współczuciem i sympatią narodów Indonezji również nawet z tych względów, że walczą one o wolność, którą my, Polacy nauczyliśmy się w ciągu wieków cenić wysoko. Wierzymy, że świadomość tego właśnie celu okaże się silniejsza, niż najnowocześniejsza broń niszczycielska.



Dr. Mohamed Hatta.
Wiceprezydent Republiki Indonezyjskiej

WALKA o władztwo MÓRZ



KMDR. POR. MIESZKOWSKI J.

Anglia czy Holandia?

Niepodległa część Holandii t. zw. Stany Generalne, były czynnym sprzymierzeńcem Anglii w pokonywaniu Niezwyciężonej Armady, gdyż chodziło tu o odzyskanie Niderlandów hiszpańskich. Po zwycięstwie nad wspólnym przeciwnikiem, oba państwa przez 60 lat są na drodze do zajęcia pierwszego stanowiska pośród potęg morskich. Zbliża się okres, w którym wszystkie strony posiadają odpowiednich ludzi. Tak więc, najsilniejszą indywidualnością w Anglii jest Cromwell. Holandia posiada daleko wyrosłego ponad miarę swej epoki adm. de Ruyter'a. Wreszcie Francja, o roli której nie można zamilczeć w tym okresie, w najpobieżniejszym nawet skrócie dziejów walk morskich, — posiada Colbert'a.

Pragnąc podciąć niebezpiecznie rozwijający się handel zamorski Holandii, Anglia występuje z „Aktem Nawigacyjnym" Cromwell'a. Akt godzi bezpośrednio w Holandię. Jego ważniejsze punkty są następujące:

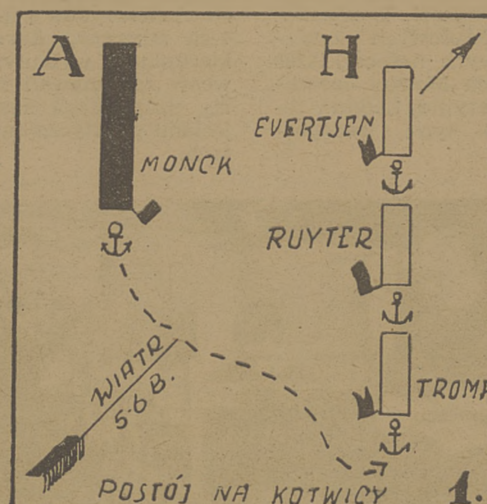
Wszelkie statki morskie, zawijające z ładunkiem do Anglii muszą pływać pod banderą angielską, lub też tego państwa, z którego bezpośrednio pochodzi przywieziony towar.

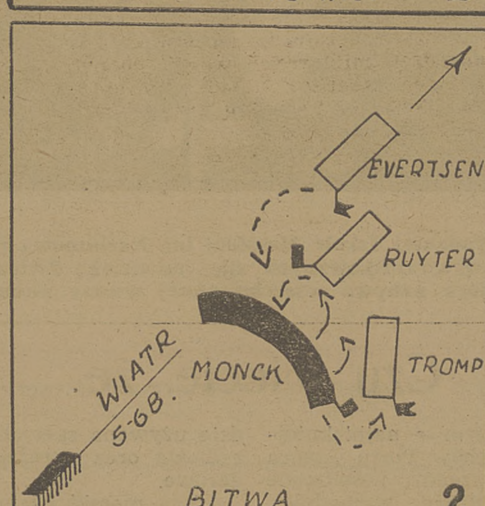
Takiemu statkowi nie wolno po drodze zawijać do żadnego innego portu, przy czym, jego kapitanem, oraz ³/₄ załogi muszą być Anglicy.

Handel przybrzeżny w zasadzie jest zabroniony cudzoziemcom, a cła dla nich bardzo podniesione.

Floty przechodzące Kanał muszą pierwsze salutować banderze angielskiej.

Już tylko te punkty, aż nazbyt wystarczyły, aby wybuchła I-sza Wojna angielsko-holenderska, z cyklu ćwierć wieku trwających zmagań tych potęg. Trwała ona od roku 1652 do 1654, miała przebieg wyłącznie morski i była bardzo niewygodna dla handlowo nastawionych Stanów Generalnych, zmuszonych w trakcie jej prowadzenia zaopatrywać swe płynące przez Kanał konwoje w olbrzymie ilości drogich w utrzymaniu konwojerów. Konwoje te płynęły przeważnie z Indii. Stroną angielską dowodził dzielny adm. Blake, holenderską zaś Marcel Tromp. Z pośród kilku bitew morskich, stoczonych w tej wojnie w Kanale, najważniejszą była bitwa pod Portland (II. 1653), bardzo ciekawa z punktu widzenia rozwoju taktyki walki okrętów żaglowych. Tak, jak wszystkie bitwy tej wojny była ona spotkaniem masowym. W tym okresie przejściowym, poszczególne eskadry chodziły i walczyły rojem, grupując się eliptycznie wokół okrętu admiralskiego, który z reguły rozpoczynał walkę jako czołowy w obliczu przeciwnika. Ówczesna taktyka polegała w ogólnych zarysach na uderzeniu w przeciwnika z wiatrem i oddanie pierwszych salw z niewielkiej odległości, w możliwie najlepszych warunkach. W bitwie Portlandzkiej adm. M. Tromp prowadził baksztagiem około 80 uzbrojonych okrętów, oraz większy konwój. Flota krążącego po Kanale adm. Blake składała się z 70 większych od holenderskich okrętów wojennych. Obie siły były ugrupowane w 3 eskadry, poruszające się wspomnianym rojem. Po odkryciu się w warunkach dogodniejszych dla Holendrów ang. adm. Penn zręcznym manewrem uratował ciężką sytuację wziętego w ogień dwu eskadr holenderskich Blake'a. Hol. adm. Evertsen





powstrzymując eskadrę Monck'a, zapobiegł większej porażce Holendrów. Po słabych obustronnych osiągnięciach tej bitwy, wygranej dla Anglii, obaj przeciwnicy złożyli w swych admiralicjach szczegółowe sprawozdania jednocześnie dowodząc, iż skutecznie walczyć można jedynie zwartą linią bojową. W konsekwencji tych elaboratów stworzono ściśle regulaminową sztywną linię sformowaną w szczelny szyk torowy. Opuszczenie takiej linii podczas walki, równało się największemu przewinieniu w obliczu wroga. Twórcą regulaminu angielskiego był adm. Penn. Regulamin holenderski przewidywał większą samodzielność w ramach poszczególnych, również w ścisły szyk torowy uformowanych, eskadr. Linia bojowa, ulegając pewnym modyfikacjom, przetrwała do I-wszej wojny światowej włącznie. Wobec wielkich trudności przystosowania żeglarskiego załóg do finezyjnych manewrów w opisanym szyku walki, potrzeby stworzenia specjalnej dyscypliny, oraz specjalnego szkolenia oficerów wachtowych umiejących prowadzić okręty żaglowe w zwartym szyku torowym, linię bojową zastosowano dopiero w następnej wojnie.

Pierwszą wojnę dokończono walcząc rojem w eskadrach. W końcowej bitwie pod Scheweningen zginął adm. Marcin Tromp. Pokój został zawarty w Westminsterze, lecz był on raczej zawieszeniem broni.

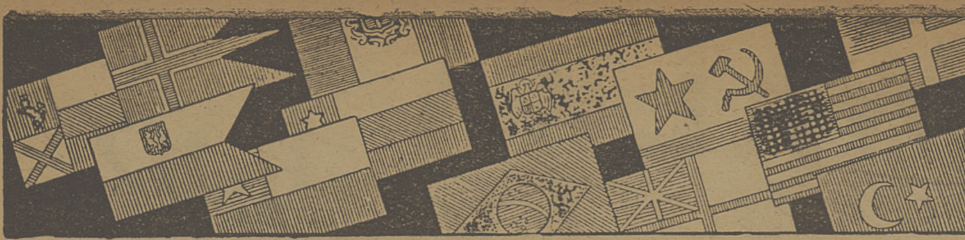
W latach 1665-67 na skutek bezkompromisowości Anglii i nowego rozrostu stosunków handlowych Holandii, nastąpiła druga wojna między tymi państwami. Dowódcami strony angielskiej byli adm. Ruprecht — książe Yorku i Monck; holenderskiej adm. Wassenaer i de Ruyter.

Lubujący się w finezji i zawiłościach polityki Ludwik XIV odegrał w tej wojnie dwulicową rolę. Główną jego linią wytyczną było systematyczne osłabianie obu stron wojujących celem ogólnego wzmocnienia stanowiska Francji. Jego polityka mogłaby dać dużo konkretniejsze rezultaty, gdyby stosował ją z większą konsekwencją, nie rozdrabniając się w targach prestige'owo - dynastycznych pochłaniających jego uwagę w tak ważnym dla Francji okresie.

Wojna rozpoczęła się blokadą wybrzeży holenderskich. Po stoczeniu niekorzystnej dla Holandii bitwy pod Lowestoft w której padł adm. Wassenaer, główne dowództwo holenderskich sił zbrojnych Stanów Generalnych objął genialny adm. de Ruyter. W słynnej czterodniowej bitwie (11 lipca 1666) wykazał nowy wódz swe nieprzeciętne zdolności taktyczne czyniąc ją jedną z najciekawszych morskich bitew świata.

Na silnym sztormowym wietrze stały obie floty zakotwiczone w północnym kierunku od Dunkierki. Adm. Monck rozporządzał 60 okrętami liniowymi, Ruyter 80-ma zgrupowanymi w 3 eskadry. Obie floty miały pierwszy raz zastosować nowe regulaminy walki w liniach bojowych w większej skali. Holendrzy nie przypuszczali, że podczas burzy Anglicy zamierzą ich atakować. Jednakże koło południa Monck sprawnie i szybko odkotwiczył i uderzył z wiatrem na najbardziej na południe zakotwiczoną eskadrę adm. Korneliusza Trompa — syna słynnego z poprzedniej wojny Marcina. Wyszkolenie morskie Holendrów święciło jednak tryumf. Świetnie przygotowane załogi Ruytera porąbały liny kotwiczne błyskawicznie odkotwiczając. W zwartym szyku eskadr holenderskich stawia się żagle, jednocześnie bez paniki przyjmując pierwsze, z reguły najbardziej niszczycielskie salwy napastnika. Ruyter przy tym (eskadrą swą dwukrotnie przechodząc linię wiatru) atakuje bok kolumny Monck'a z niebywałym skutkiem. Adm. Eversten naśladuje niemniej sprawnie manewr dowódcy. W tym czasie eskadra Tromp'a walczy ze zdwojoną zaciętością widząc potrzebę przetrzymania jej do czasu zakończenia manewru pozostałych eskadr.

(d. c. n.)



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

Francuski stawiacz min „Pollux" wchodzący w czasie wojny w skład floty brytyjskiej został zwrócony Francji.

Szereg wykładowców i adiunktów Wojenno-Morskiej Akademii w Leningradzie opracowuje zagadnienia z zakresu wiedzy morskiej i technicznej. Tematyka obejmuje sprawy termodynamiki, teorii turbiny, uzbrojenia i wyposażenia okrętów wojennych.

Francja zakupiła w Anglii sztuczny port, który został zbudowany w okolicy Arromanches (patrz artykuł w Nr. 13 M.P.) w czasie inwazji sojuszników w lecie 1944 r.

4600 min różnych rodzajów wytrałowała flota brytyjska w ciągu 1946 roku wg. wiadomości podanej przez Admiralicję Brytyjską.

W USA spuszczono na wodę trzy nowe ciężkie krążowniki „De Moin", „Sellem" i „Newport News". Wypierają one 17 tys. ton, uzbrojenie 9 dział 203 mm. Na stoczniach amerykańskich w końcowym stadium budowy znajdują się też 2 krążowniki „Vuster" i „Rownow" o wyporności 14.700 ton uzbrojeniu 12 dział 152 mm. Na wykończeniu znajduje się też 6 dużych niszczycieli i okrętów podwodnych.

W niektórych jednostkach Marynarki Radzieckiej wprowadzono naukę nurkowania dla wszystkich specjalistów morskich. Motorzyści, elektrycy, torpedominerzy i in. w specjalnie urządzonych basenach ćwiczą się w posługiwaniu się sprzętem nurka. Ćwiczenia te polegają na wprawianiu się w cięciu metali pod wodą, rozplątywaniu lin, wchodzeniu i wychodzeniu z zatopionego okrętu itp.

6 trałowców przekazanych ostatnio Grecji przez Anglię otrzymało we flocie greckiej nazwy „Himarra", „Simi", „Koritsa", „Kalimnos", „Tepelini" i „Argirokastro".

Pomiędzy angielską firmą „Vickers - Armstrong" i rządem portugalskim zostało zawarte porozumienie co do zmodernizowania 5 portugalskich niszczycieli typu „Vouga".

W marynarce angielskiej zakończono przeprowadzanie doświadczeń z nowym przyrządem pozwalającym zanurzonym okrętom podwodnym na pobieranie powietrza znad powierzchni morza. Niektóre okręty podwodne zostały zaopatrzone w tego rodzaju przyrządy.

Zespoły trałowców radzieckich w dalszym ciągu oczyszczają trasy komunikacyjne z pozostałych z okresu wojny min. Jeden z trałowców przebył łącznie ok. 3000 mil wydobywając 38 min.

USA przekaże Filipinom 88 mniejszych jednostek wojennych. Wg. tygodnika „Navy News" jednostki te użyte zostaną do patrolowania filipińskich wód przybrzeżnych. Okręty te będą posiadały bazy w zatoce Subik i zatoce Manilskiej. Przeszło 1000 Filipińczyków przechodzi w chwili obecnej przeszkolenie dla służby w marynarce.

Nowy typ frachtowca „C-3". W St. Zjedn. skonstruowano nowy typ statku towarowego „C-3" o szybkości 19 węzłów, 6 lukach pokładowych i 2 międzypokładowych, nośności 12300 ton. Komisja Morska opracowała plan seryjnej budowy tego nowego typu transportowca.

Na Morzu Czarnym odbyły się ćwiczenia w strzelaniu radzieckich kutrów torpedowych. Doskonałe wyniki świadczą o wysokim poziomie wyszkolenia.

W Marynarce Radzieckiej kładzie się duży nacisk na szkolenie kadr specjalistów morskich, którzy przed przyznaniem specjalności odbywają odpowiednie kursy. W niektórych jednostkach zakończono kursy dla radiotelegrafistów, motorzystów, elektryków i in. W ciągu 4-ch miesięcy, kursanci pod kierunkiem wybitnych fachowców zapoznawali się z teorią, uzupełnioną następnie zajęciami praktycznymi na okrętach.



W Leningradzkiej Szkole Morskiej im. Nachimowa pod kierunkiem wykwalifikowanych sił, młodzież Związku Radzieckiego nabywa wszechstronnej wiedzy morskiej.

Czy wiecie, że...

...w jednym z najpiękniejszych gmachów Portu Artura otwarto muzeum poświęcone historii kultury wschodniej. W licznych salach muzeum znajdują się przedmioty charakteryzujące życie i obyczaje narodów Dalekiego Wschodu, Chin, Mandżurii, Mongolii i Korei.

...zostały obecnie ogłoszone szczegóły dotyczące rozmieszczenia 13 statków, które zostaną zakotwiczone w bieżącym roku na północnym Atlantyku dla umożliwienia dokładniejszego przewidywania pogody. Zadaniem tych statków będzie oprócz dostarczania informacyj meteorologicznych niesienie pomocy ratowniczej lub też odszukiwanie rozbitków. Niezależnie od tego pływające stacje meteorologiczne będą przeprowadzały wszelkie obserwacje naukowe i oceanograficzne. Do badania górnych warstw powietrza będzie używana specjalna sonda radiowa oraz urządzenia radarowe.

...koń morski nazywany też morsem posiada długość dochodzącą do 5 metrów i waży ok. 1500 kg. Sztyletowate kły mają pół metra długości i sterczą ku dołowi.

...do niedawna jeszcze napęd odrzutowy był stosowany prawie wyłącznie przy samolotach. Obecnie napęd ten ma być zastosowany również do nowego modelu łodzi wyścigowej. Silnik odrzutowy będzie posiadał moc 3.000 HP, a waga jego wynosić będzie zaledwie 1500 funtów.

...chiński statek z budą mieszkalną nosi nazwę „sampan". Na większych rzekach tysiące obok siebie zakotwiczonych sampanów tworzą całe miasta. Największe z takich miast rzecznych znajduje się koło Kantonu i liczy około 300.000 ludności.

W Z.S.R.R. rozpoczęto opracowywanie jedynej swego rodzaju geologicznej mapy dna mórz Związku Radzieckiego. W pracy tej bierze udział 130 naukowych ekspedycyj. 600 geologów przeszło specjalny kurs nurkowania. Przygotowano też odpowiednie przyrządy, przy pomocy których można będzie pobierać próbki gruntu na głębokości kilkuset metrów pod wodą.

Na stoczni w El Ferrole w Hiszpanii została spuszczona nowa kanonierka „Basco Nunienc de Balboa". Jest to już 32 z kolei kanonierka wybudowana na tej stoczni dla floty hiszpańskiej.

Angielska pływająca baza niszczycieli „Greenwich" została sprzedana prywatnej firmie holenderskiej.

Na stacji doświadczalnej marynarki wojennej USA w Kalifornii, została przeprowadzona próba wystrzelania bomby latającego „V-I" z pokładu okrętu podwodnego. Przedstawiciel dowództwa marynarki wojennej USA obecny na tej próbie, uchylił się od jakichkolwiek komentarzy wyników próby.

Honduras się zbroi. Zaczątkiem tej nowej floty jest nabyta w Kanadzie fregata „Thetford Mines" o wyporności 1400 t.

Nowy transatlantyk radziecki „Rosja" wyruszył w pierwszy swój powojenny rejs do Nowego Jorku. M/s „Rosja" posiada pojemność ponad 20 tys. ton, napęd turbo-elektryczny i wyposażony jest w komfortowe urządzenia.

W USA został oddany do służby czynnej krążownik obrony przeciwlotniczej „Tresno" o wyporności 6 tys. ton wybudowany w Brooklynie.

Radio londyńskie opublikowało ostatnio pierwsze dane o stratach poniesionych przez flotę angielską w okresie wojny. Straty te obejmują 1503 zatopione okręty o łącznej wyporności 1 milj. t. Straty wynikłe na skutek walk okazały się stosunkowo nieznaczne.

W ramach reparacyj Dania otrzymała 12 statków poniemieckich o łącznym tonażu 25,825 ton.

Pertraktacje w sprawie uregulowania zobowiązań z okresu wojny między Francją i Norwegią, dobiegają końca. Przedmiotem tych pertraktacyj jest sprawa odszkodowania za dziesięć zatopionych statków norweskich aresztowanych w czasie wojny przez rząd Vichy, oraz kwestia wynagrodzenia za eksploatowanie w czasie wojny 16 innych statków.

Skrzynka pocztowa

Misterski Henryk, Oborniki; Gałązka L. Łódź. ORP „Burza" wypłynęła w ostatnich dniach sierpnia 1939 roku wraz z ORP „Błyskawicą" do Anglii, gdzie brała udział w wojnie z Niemcami. Pozostaje jeszcze w Szkocji i jesienią wróci do Polski. ORP „Wicher" zginął u wybrzeży Helu 3 września 1939 roku. S/s znaczy statek parowy (w angielskim: steam ship) a m/s — motorowy (motor ship).

Rudka Adolf, Kraków-Podgórze. Tablice wydało Biuro Hydrograficzne Mar. Woj. Gdynia, Waszyngtona 42.

REG. Szczecin; Kulik A. Żarki-Blok. Jeśli chcecie zaciągnąć się na statek, skończcie najpierw Szkołę Jungów przy PCWM w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3. Tam też otrzymacie wszelkie informacje w tej sprawie.

Muehler M. J. Kłodzko. Prenumerata kwartalna MP. kosztuje 100 zł.

Gawor M. Kraków, Okrasiński A. Sobienie Jeziory. Numery kosztują 220 zł. i możecie je jeszcze otrzymać.

Kucab T. Przedmieście Czudeckie. Szkołę Specjalistów Morskich ukończyć możecie, po odbyciu kursu rekruckiego w Kadrze Mar. Woj.

Jabłońska B. Warszawa. W najbliższej przyszłości Mar. Woj. przeprowadzi demobilizację tych wszystkich, którzy ukończyli już dwa lata służby, chyba, że mąż postanowił poświęcić się zawodowej służbie w Mar. Woj. Brat może ubiegać się o skierowanie do Mar. Woj. w czasie jesiennego poboru.

Nasiukiewicz S. Warszawa. Wspomniany artykuł napisał komandor porucznik St. Mieszkowski, a nie porucznik Mieszkowski, jakiego Obywatelka poszukuje.

Orlik J. Warszawa. Do Marynarki Wojennej jesteście za młodzi. Skomunikujcie się jednak z najbliższą RKU i zasięgnijcie tam dodatkowych informacji w tej sprawie.

Gułkowski Wł. Lublin. Nie skorzystamy.

Dziewiecki T. Rzeszów. Skomunikujcie się z najbliższą RKU.

Zaremba Jan, Gdańsk-Wrzeszcz. Dokładną odpowiedź znajdziecie w numerze 20/21 „MP".

szukać odpowiedniego zajęcia na miejscu.

Kokosza Z. Łódź. Zwróćcie się przez Waszą organizację do najbliższej RKU przed jesiennym poborem i proście o skierowanie do Marynarki Wojennej względnie jako mechanik do Lotnictwa Morskiego.

Muzyka W. Siedoj
tłum. z ros. A. Dulin

WIECZÓR NA REDZIE

I.

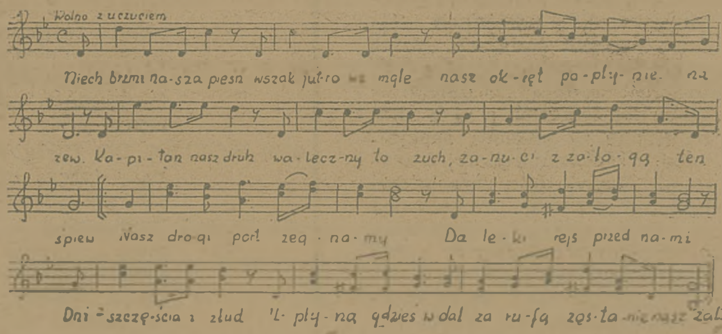
Niech brzmi nasza pieśń, o świcie we mgle
Nasz okręt popłynie na zew
Kapitan nasz druh, waleczny to zuch
Zanuci z załogą ten śpiew:
Refr.: Nasz drogi port żegnamy
Daleki rejs przed nami
Dni szczęścia i złud
Upłyną gdzieś w dal
Ze rufą zostanie nasz żal.

II.

Ten wieczór ma czar i blask cudnych zórz,
A pieśń sama z piersi się rwie
O sercach jak stal, zbratanych wśród burz,
Niech śpiew nasz ku brzegom dziś mknie.
Refr.: Nasz drogi port i t. d.

III.

Na redzie już w krąg jest cisza, a mgła
Ogarnia rodzinny nasz brzeg
Tam słyszę tę pieśń z nią myśl nasza szła
Wtóruje jej strun naszych dźwięk.
Refr.: Nasz drogi port i t. d.



Sypniewska U. Poznań. Specjalnej pracy dla kobiet na statkach nie ma. Radzimy po-

Pisarek H. Radom. Żądane numery kosztują 65 zł.

Szymczykiewicz Z. Kraków. Po wcieleniu do jednostki, w której przechodzić będziecie kurs rekrucki, zwróćcie się z raportem drogą służbową do d-cy jednostki o skierowanie do Ofic. Szkoły Mar. Woj.

Świetlik L. Jeżówka, pow. Grójec, Orłowski J. Warszawa. Największą jednostką naszej Marynarki Wojennej jest obecnie niszczyciel ORP „Błyskawica", który niedawno powrócił z Anglii do Gdyni. Jest to jednostka o wyporności 2.144 ton, uzbrojona w 8 dział 105 mm plotn., 4 Boforsy plotn. 40 mm. Z okrętów podwodnych największy jest „Sęp" o wyporności 1.110/1 473 ton, 1 działo 105 mm, dwa działka plotn. 40 mm, 8 aparatów torpedowych 533 mm. Z Anglii wrócą jeszcze tylko OORP „Burza" i „Wilk" oraz okręt szkolny Mar. Woj. ORP „Iskra". Stocznie nasze rozpoczynają już budowę kilku jednostek handlowych dla linii Gdynia — Ameryka.

Tymczyszyn T. Szczecin. ORP „Piorun" nie został zatopiony, jak mylnie sądzicie. Okręt ten słynny jest ze swego pojedynku stoczonego z „Bismarckiem", którego opis znajdziecie w 19 numerze naszego pisma. W sprawie przyjęcia do Szkoły Jungów skomunikujcie się z PCWM w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3.

Siberski L. Konotop - Dworzec. Warunki przyjęcia do PSM podaliśmy w 15 numerze „MP". Jednak w roku następnym będą one zmienione.

Kwiatkowski H. Warszawa. Zwróćcie się w Waszej sprawie do Biura Angażowania Załóg w Gdyni, ul. Węglowa 23 (Zw. Zawodowy Marynarzy), lub bezpośrednio do Tow. Okrętowego GAL w Gdyni, ul. Portowa 15, które potrzebuje ludzi z takim wykształceniem.

Swynar E. Skierniewice. — Warunki przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. wkrótce podamy. Odnośnie szkoły podoficerskiej vide odpowiedź daną ob. Turosowi, Węgrów.

Treść POPRZEDNIEGO NUMERU (22) „Marynarza Polskiego"



Dwa tygodnie na Wybrzeżu. — Odrodzenie Polski na morzu. — Wrak niemieckiego okrętu wylatuje w powietrze. — O. R. P. „Błyskawica". — Mistrzostwa sportowe Marynarki Wojennej. — Historia i tradycje Marynarki Radzieckiej. — O blindach, delfinach i wyścigach konnych. — Pierwsza bitwa na Morzu Filipińskim. — Elektryczny motorowiec. — Łut szczęścia. — Walka o władztwo mórz. — Morska kronika zagraniczna. — Skrzynka pocztowa. — Czytelnicy piszą. — Jaja... — Morskie nowości techniczne. — Rodzaje okrętów wojennych i in.

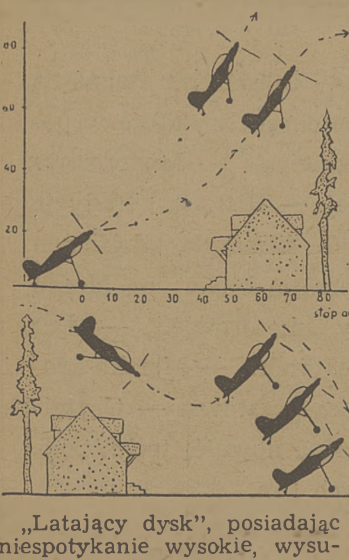
Stron 32. Cena 30 zł.

Poprzednie numery nabyć można pocztą po nadesłaniu zamówienia p/a adm., Gdynia, Św. Piotra 12

Morskie nowości TECHNICZNE

Dużo szumu w prasie, zwłaszcza amerykańskiej wywołała ostatnio wiadomość o pojawieniu się w przestworzach powietrznych „latających dysków" — jak to określili, nie pozbawieni fantazji, lotnicy amerykańscy. Wiadomość ta oczywiście obiegła szpalty wszystkich gazet świata, lecz potraktowano ją jako zwykłą „amerykańską sensację", tym bardziej, że ukazała się w sezonie ogórkowym. Tymczasem niewielu z czytelników wie chyba o tym, że właśnie w Ameryce już od 1942 roku pracowano usilnie nad skonstruowaniem „latających dysków". Nie miały to być oczywiście jakieś cudowne zjawiska, lecz po prostu samoloty o kształcie dysku.

Pewnego październikowego dnia roku 1942 w jednej z amerykańskich baz lotnictwa morskiego, z olbrzymiego hangaru wytoczono jakiś płaski, wydłużony przedmiot. Nie pchali go tym razem mechanicy, lecz sami inżynierowie, co kazało przypuszczać, że przedmiot ów posiada wielkie znaczenie. Był to właśnie pierwowzór „latającego dysku". Ten, dziwnych kształtów samolot, wyglądał zupełnie jak odwrócony dnem do góry talerz i tylko z przodu wystawały mu niczym ślimacze rogi dwa motory o trójskrzydłowych śmigłach. Konstruktorem jego był inż. Charles H. Zimmerman — członek Morskiego Instytutu Naukowego. Samolot został przez niego nazwany V-173 i był raczej podobny do helikoptera. Jeden z najlepszych pilotów amerykańskich — Bonne Guyton — dokonał pierwszego lotu próbnego na nowym samolocie.



„Latający dysk", posiadając niespotykanie wysokie, wysuwane podwozie i dzięki temu duży kąt podniesienia, wystartował nieomal z miejsca bez brania rozpędu. To właśnie miało być według projektodawcy główną zaletą samolotu. Pierwsza próba wypadła doskonale. Cała rzecz została natychmiast otoczona głęboką tajemnicą i sprawą zajął się poważnie Departament Marynarki USA. Ponowiono loty eksperymentalne, poczyniono pewne zmiany konstrukcyjne i po paru latach „latający dysk", już pod nazwą XF5U-1, wszedł do służby w Marynarce. Teraz dopiero do prasy przeniknęły wiadomości o nowym typie samolotu, a nawet zamieszczono pierwsze zdjęcie. Według prasy fachowej „latający dysk", jest najzwrotniejszym samolotem świata.

Nie posiada on właściwie ani skrzydeł ani ogona, lecz stanowi jedną masywną powierzchnię nośną w kształcie dysku, stanowiącą zarazem kadłub i pomieszczenie dla motorów i obsługi. Kabina pilota jest nieco wysunięta poza przednią krawędź płaszczyzny. Po obu jej stronach znajdują się wysunięte mocno do przodu głowice, o potężnych trójskrzydłowych śmigłach. Natomiast motory napędzające owe śmigła znajdują się daleko w głębi pomieszczeń, a są z nimi połączone za pomocą specjalnego urządzenia zębatej transmisji. Napęd daje samolotowi turbina gazowa umieszczona w tyle „dysku". Specjalny kompresor połączony z nią przewodem reguluje przy pomocy urządzenia hydraulicznego wypełnionego oliwą, wysuwanie się podwozia. Przy starcie, wysuwa się ono całkowicie, nadając duży kąt podniesienia samolotowi, a w locie wsuwa się częściowo do wnętrza. Gazy powstające przy pracy turbiny zostają wydalone przez otwór w tylnym krańcu „dysku". Dla kierowania samolotem podczas lotu służą dwa poziome stery ogonowe i jeden, lub dwa pionowe.

Poza dużą płaszczyzną nośną główną zaletą „latającego dysku" jest jego niebywała wprost zdolność nieomal pionowego startowania i lądowania. Podnosi się on w powietrze prawie z miejsca i to pod dużym kątem, a przy lądowaniu dosłownie „siada", również nieomal prostopadle wysuwając całe podwozie.

Te wszystkie zalety pozwalają „latającym dyskom", rokować pomyślne horoskopy w użyciu zwłaszcza w lotnictwie morskim, gdzie zawsze powierzchnia startowa posiada bardzo skromne rozmiary, będąc przeważnie pokładem okrętu.

jw.

Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

(Dokończenie).

24) TRANSPORTOWIEC; OKRĘT TRANSPORTOWY — okręt (statek) przystosowany do przewozu (transportowania sprzętu, zaopatrzenia, paliwa, wojska etc.) W zależności od przeznaczenia ma różne nazwy.

24a) TRANSPORTOWIEC LOTNICZY — okręt (statek) przystosowany do przewozu samolotów, części zapasowych, wyposażenia i paliwa lotniczego. Nie przystosowany natomiast do samodzielnego działania.

24b) POMOCNICZY TRANSPORTOWIEC LOTNICZY — Mniejszy rodzaj pomocniczego.

24c) TRANSPORTOWIEC WOJSKA — przeważnie duży statek pasażerski, przystosowany do przewozu większej ilości wojska wraz z ekwipunkiem. W czasie obecnej wojny wszystkie największe liniowce bryt. (jak naprz. „Queen Elizabeth" i „Queen Mary") pełniły służbę jako „H. M. S. Troopships" i miały Nr. Nr. zamiast nazw dla łatwiejszego utrzymania w tajemnicy ich ruchów.

24d) ROPOWIEC (TRANSPORTOWIEC ROPY) — statek specjalnej budowy, wyposażony w zbiorniki ropowe. Nowoczesne ropowce zabierają duży zapas ropy oraz mają duży rejon pływania (naprz. 18 000 Mm).

25) OKRĘT AMUNICYJNY — specjalny rodzaj okrętu do przewozu większej ilości amunicji i prochu; St. Zjedn. Amer. posiadają wyposażenie do badania i chłodzenia prochów.

26) OKRĘT DOŚWIADCZALNY — okręt nieużywanego dotychczas typu, służący do doświadczeń taktycznych lub technicznych.

27) OKRĘT-CEL — przestarzały okręt wojenny, służący za cel przy ćwiczeniach artyleryjskich, torpedowych i lotniczych.

27a) OKRĘT-CEL DALOKIEROWANY — zbudowany specjalnie, lub też przebudowany z przestarzałego okrętu wojennego, posiadający mechanizmy kierowane elektrycznie (falami radiowymi z innego okrętu, samolotu lub z lądu), służący za cel przy ćwiczeniach artyleryjskich, torpedowych i lotniczych.

27b) STATEK DO HOLOWANIA CELU — holownik ciągnący tarczę strzelniczą lub okręt-cel (nie dalokierowany).

28) OKRĘT PUŁAPKA — okręt z zamaskowanym uzbrojeniem i wyposażeniem technicznym, o zewnętrznym wyglądzie statku handlowego lub rybackiego, służący do wprowadzania w błąd, wzgl. zwalczania npla. Używany zwykle przeciwko okrętom podwodnym lub korsarskim, czasem przeciw samolotom.

29) OKRĘT OCHRONY RYBOŁÓWSTWA — kanonierka lub inny mały okręt wojenny, uzbrojony w artylerię małego kalibru i broń maszynową. Służy do ochrony rybołówstwa na własnych lub międzynarodowych wodach (służba natury policyjnej).

30) HOLOWNIK — mały statek parowy lub motorowy, wyposażony w silne maszyny, windy i inne urządzenia, umożliwiające mu holowanie (ciągnięcie) obiektów pływających.

30a) HOLOWNIK FLOTY — holownik o szczególnie silnych maszynach, o dużym zasięgu pływania i wyposażony w bardzo wydajne pompy odwadniające; służy do holowania okrętów tak uszkodzonych, że nie mogą o własnych siłach przejść do baz.

31) STATEK DESANTOWY; ŁÓDŹ DESANTOWA (STATEK INWAZYJNY) — małe i średnie statki specjalnej konstrukcji dla lądowania wojska, uzbrojenia, sprzętu i zaopatrzenia wojennego na brzegu npla; masowo budowane w ostatniej wojnie przez Brytyjczyków i Amerykanów dla inwazji na kontynent europejski i na wyspy Pacyfiku.
W zależności od przeznaczenia dzielą się na różne typy.

31a) OKRĘT DESANTOWY (OKRĘT INWAZYJNY) — jak wyżej, dla lądowania piechoty oraz czołgów; brytyjskie „LSI" i „LST".

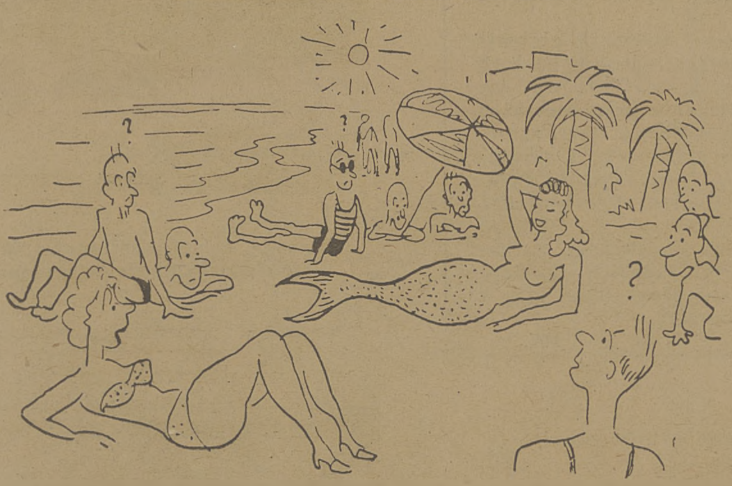
31b) BARKA DESANTOWA (BARKA INWAZYJNA) — jak wyżej (31) mały statek.

HUMOR

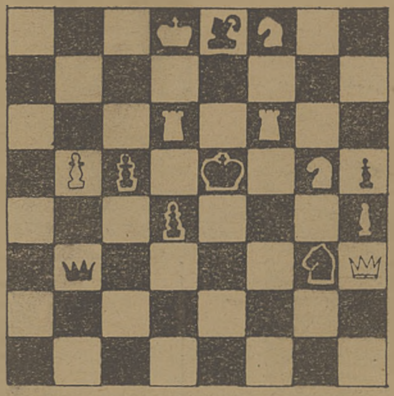
Z cyklu:
RYSUNKI BEZ PODPISU







SZACHY



Mat w dwóch posunięciach.

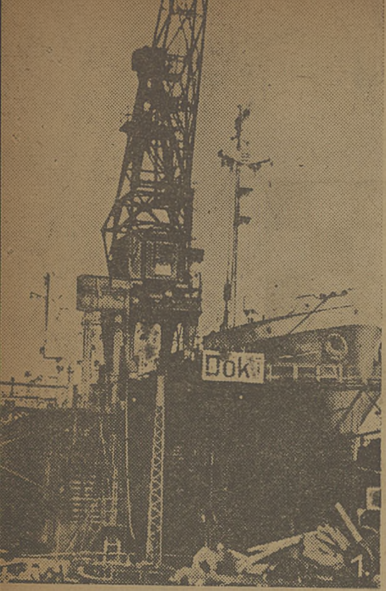
P. o. Redaktora kpt. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S. Sierecki **Fotografie:** bosman J. Uklejewski, S. Woliński, M. Dobrzykowski, British Official, USIS – United States Information Servic S.I.B. — Photoservice. Film Polski,

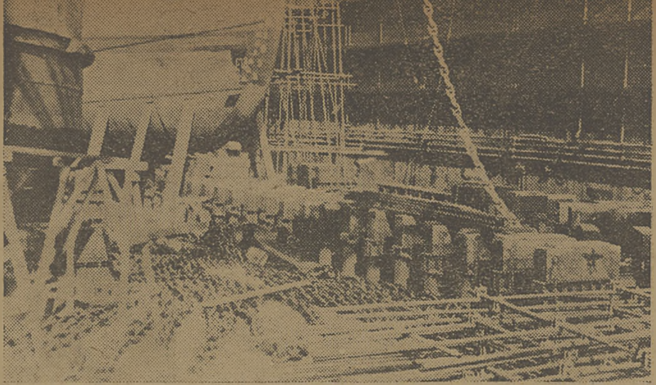
Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 45 mm zł 25,—, 1 mm szer. 63 mm zł 35,— 1 mm szer. 90 mm zł 50,—. **Cena egzemplarza 20 zł.**



Dźwig stoczniowy przy dziobie zadokowanego statku.



Jeden z większych statków przechodzi okresową kwarantannę.



Ex niemiecki statek „Preussen" w trakcie przebudowy.

Z. S. P.

Szybki rozrost naszej żeglugi i handlu morskiego pociąga za sobą konieczność rozwoju własnego budownictwa okrętowego. Moment ten, niezwykle ważny dla dalszego rozwoju naszej pozycji morskiej na Bałtyku, został w pełni doceniony przez Rząd, co znalazło najdobitniejszy wyraz w Trzyletnim Planie Gospodarczym. O wysiłku naszym w pracy nad odbudową stoczni świadczą najwymowniej cyfry: w roku 1945 odbudowa ta pochłonęła przeszło 40 milj. zł, w 46 r. — 220 milionów złotych, a w r. 47 na ten cel przeznaczono przeszło 243 milionów złotych. W stosunku do stanu przedwojennego zdołano odbudować urządzenia centralne, pochylnie i park obrabiarkowy w 75%, a poza tym wyremontowano i odbudowano 31 budynków fabrycznych i 61 obiektów mieszkalnych.

Dzięki tym wysiłkom stocznie polskie w stosunkowo rekordowym czasie dźwignęły się ze zgliszcz i ruin, by już w roku 1945 przystąpić do produktywnej pracy. W latach 1945/46 stocznie nasze wyremontowały ogółem 419 statków, z czego 220 zagranicznych, przynosząc poważne dochody w dewizach obcych. Jeśli początkowo stocznie nasze poświęcały więcej czasu na prace inwestycyjne, to obecnie coraz wyraźniej wzrasta ich produkcyjność i tak: gdy w roku 1945 ilość roboczo-godzin inwestycyjnych wynosiła prawie 100%, to w roku 1946 już tylko 34, a w 1947 będzie ograniczona do 19% na korzyść produkcyjnych roboczo-godzin.

Dziś stocznie nasze stanowią zorganizowaną gałąź przemysłu okrętowego. Zjednoczenie Stoczni Polskich skupia pod swym zarządem 8 dużych stoczni, a to: 4 w Gdańsku, 2 w Gdyni, 1 w Elblągu i 1 w Szczecinie. Poza tym przystępuje się do odbudowy drugiej stoczni w Szczecinie „Odra". Stocznie mniejsze, rybackie, znajdują się pod nadzorem Głównego Inspektoratu Rybołówstwa Morskiego. Tym niemniej większe jednostki rybackie budowane są na stoczniach Zjednoczenia.

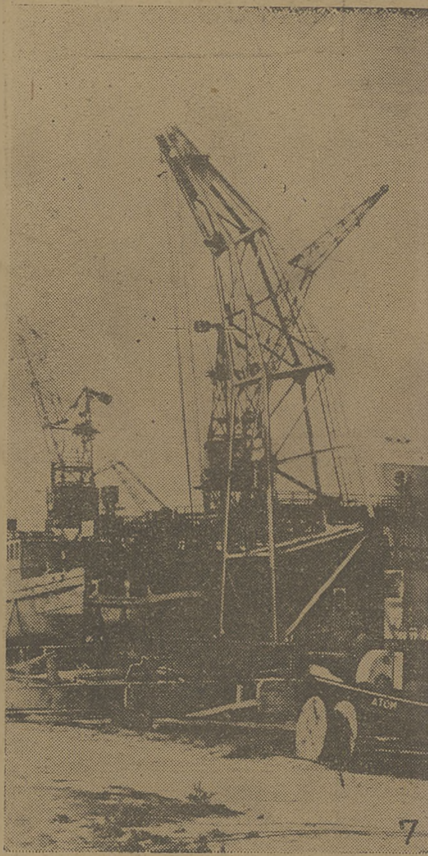
Do chwili obecnej prace stoczni polegają głównie na remontach statków i budowie trawlerów rybackich i większych kutrów, jednak już w końcu r. b. przystąpią one do budowy nowych jednostek pełnomorskich zamówionych przez GAL. Poza tą firmą duże zamówienia dla naszego budownictwa rybackiego i okrętowego wpłynęły od „Dalmoru" — Towarzystwa Połowów Dalekomorskich, „Gryfu", Żeglugi Przybrzeżnej, „Arki" itd.

Polski przemysł budownictwa okrętowego zorganizowany w Zjednoczeniu Stoczni Polskich nabiera coraz większego rozmachu, praca jego staje się z dniem każdym bardziej dynamiczną.

JW.



Uszkodzona śruba okrętowa zostaje oddana dokładnym oględzinom w warsztatach.



Stocznie są przepełnione statkami znajdującymi się w remoncie.

U dołu od lewej (3, 5, 8)

Niewykończony kadłub statku żeglugi przybrzeżnej.

Spawacz przy pracy.

M/s „Waryński" na doku, przed wyruszeniem do Am. Płd.

